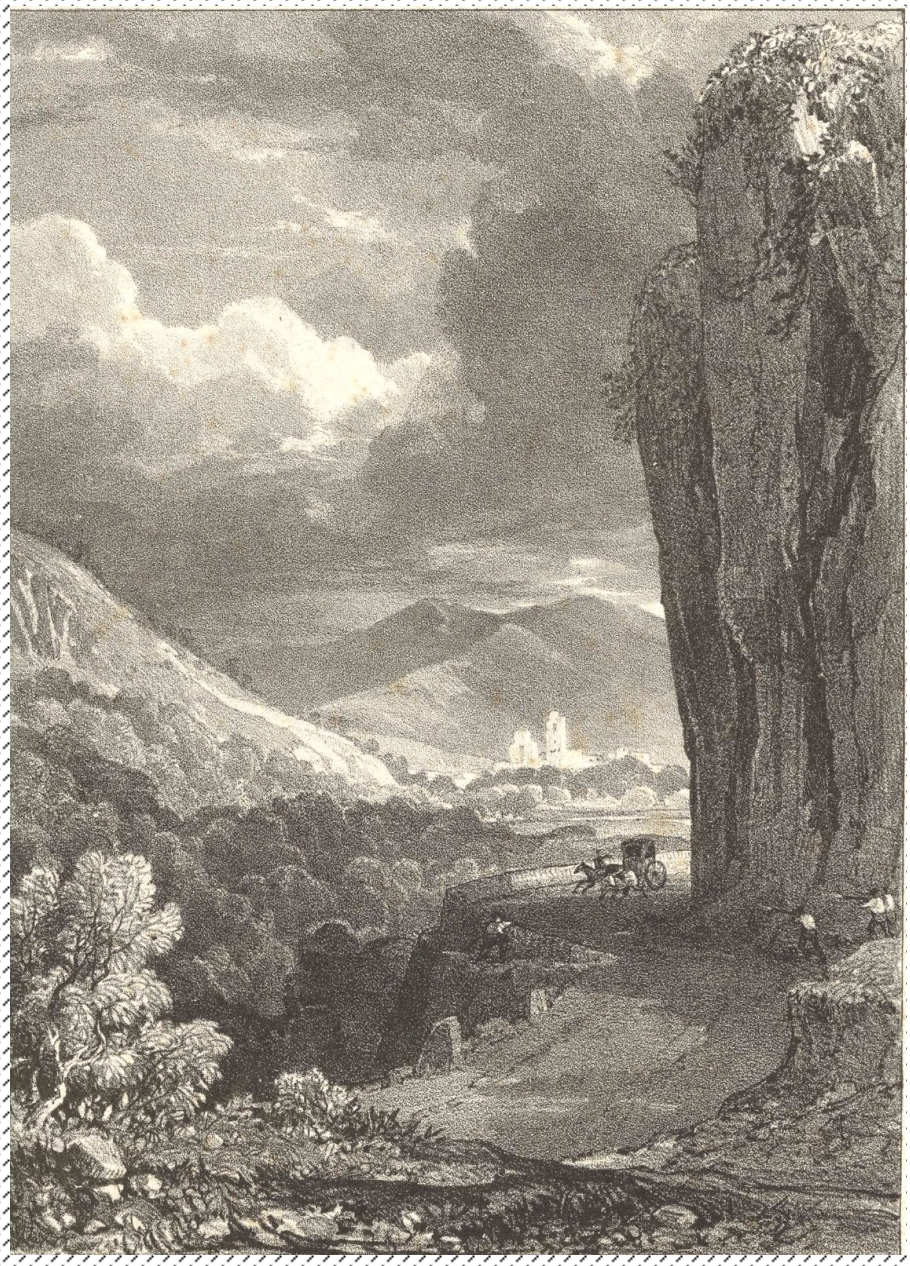


DE LYON À GENÈVE JADIS
FRANCHIR LA RIVIÈRE D'AIN

Jacques RUTY

Image de couverture : *Route de Cerdon à Maillac* - Harding James Duffield - 1825

Table des textes

LES DEUX VOYAGES D’ABRAHAM GÖLNITZ....1
CHEMINS ET ROUTES DE LYON À GENÈVE....16
CHEMINS DU XVIIe SIÈCLE....16
BAC ET PORT DE LOYES....33
LES PONTS DE CHAZEY DU XVIIIe SIÈCLE....44
LE PONT SUSPENDU DE CHAZEY....52
PONTS DE PONT-D’AIN....61

LES DEUX VOYAGES D'ABRAHAM GÖLNITZ

Un récit de voyage au XVIIe siècle, voilà bien de quoi exciter la curiosité des amateurs d'histoire. Abraham Gölnitz, originaire de la ville de Dantzig, voyagea plusieurs années à travers l'Europe à partir de 1628 : Pays-Bas espagnols, France, Savoie et Piémont. Il consigna ses notes et impressions de voyages, qu'il publia en latin à deux reprises, à Leyde en 1631, et à Amsterdam en 1655. Il traversa deux fois le Bugey par le même itinéraire entre Lyon et Genève, passant par Saint Jean le Vieux, Jujurieux et Cerdon.

Le texte s'y rapportant a été traduit et commenté en 1881 par Antoine Vachez[1] *(1832-1910), dans le premier tome de la REVUE LYONNAISE, qui succéda à la REVUE DU LYONNAIS que dirigeait Aimé Vingtrinier. Voici le texte de cet article.*

1 Antoine VACHEZ naquit à Riverie (Rhône) ; avocat au Barreau de Paris et de Lyon où il fut bâtonnier. Il publia des ouvrages de droit et est connu pour son activité d'archéologue et d'historien.

Lyon-1666-Estampe Schnitzer- Lucas Graveur-Gallica

DE LYON A GENÈVE
AU DIX-SEPTIÈME SIÈCLE

C'est à des étrangers que nous devons les plus anciens Guides du voyageur en France. La plupart furent publiés au commencement du dix-septième siècle. Alors on vit paraître successivement : la *Cosmographie* du Hollandais Mérula[1], l'*Itinéraire de la Gaule Narbonnaise* du Danois Pontanus[2] l'*Itinéraire en France,* d'Allemand Zinzerling, plus connu sous le nom de Jodocus Sincerus[3], et enfin le Voyageur franco-belge d'Abraham Gölnitz[4].

Mais tous ces livres sont écrits en latin. Et si l'itinéraire de Jodocus Sincerus a été traduit en entier, et publié, en 1859, par Thalès Bernard, sous le titre de : Voyage dans la vieille France[5], ce n'est encore que par fragments que l'on possède la traduction de l'ouvrage de Gölnitz, le plus ancien et le plus complet de ces anciens itinéraires.

Les seuls renseignements biographiques que nous possédions sur ce voyageur se réduisent aux suivants : Abraham Gölnitz vit le jour dans la ville de Dantzig ; c'était un érudit et un lettré qui, indépendamment de son itinéraire en France et en Belgique, publia, en latin, un livre extrait de Tacite intitulé : *le Prince*[6], puis, quelques années plus tard, un *Abrégé de Géographie*[7]. Il quitta son pays, vers l'année 1628 et consacra plusieurs années à visiter les Pays-Bas espagnols, la France, la Savoie et une partie du Piémont.

C'est le récit de ce voyage qu'il publia à deux reprises, d'abord à Leyde en 1631, puis à Amsterdam, en 1655. Ce livre, écrit en latin, comme tous ceux de ses devanciers, est devenu rare aujourd'hui. Aussi n'est-il guère connu que de nos bibliophiles et de nos érudits, ce qui est regrettable, à cause des renseignements curieux qu'il nous fournit sur les monuments et les mœurs des pays qu'il a visité.

Après avoir parcouru tout le Nord de la France, Gölnitz arriva à Lyon, au mois de décembre 1630, en passant par Roanne, Tarare et L'Arbresle. Notre ville semble avoir plu à notre voyageur, car il y séjourna jusqu'au milieu du mois de janvier suivant. Il mit à profit ce long séjour, pour la visiter à loisir. Et ce fut ainsi qu'il en fit une description du plus grand intérêt, à laquelle il consacra soixante pages de son livre et que nous avons publiée déjà sous le titre de : *Lyon au dix-septième siècle*[8].

---

1 *Cosmographie generali*, lib. III. Lugduni Batavorum, 1605, in-4°. Cet ouvrage réimprimé, en 1636, à Amsterdam, en 6 volumes, in-12, L'auteur n'a décrit que l'Espagne, la France et l'Italie.

2 *Itinerarium Galiæ Narbonensis*, Lugduni Batavorum, 1606, in-12.

3 *Jodoci Sinceri Itinerarium Galliæ.,, cum appendice de Burdigala,* Lugduni apud Jacobum de Creux, 1616, in-16.

4 *Abraham Golnitsii, Dantiscs, Ulysses Belgico-Gallicus*, Lugduni Batavorum, ex officina EIzeviriana, 1631, in-12. 2e édition, Amstelodami, 1655, in-12.

5 *Voyage dans la vieille France*, Paris et Lyon, 1859, in-12.

6 *Princeps ex C. Tacito curata opera deformatus*, Lugd. Balavorum. Ex off. Elzeviriorum, 1636, in-12.

7 *Compendium geographicum succincta methodo adornatum*, opera et studio Ahrah. Gölnitz, Amstelodami, 1649, in-12.

8 *Lyon au XVIIe siècle,* extrait de l'*Itinéraire en France et en Belgique,* d'Abraham Gölnitz, traduit et publié avec notes et éclaircissements. Lyon, 1877, grand in-8° de 120 pages, avec un plan de Lyon au XVIe siècle.

Mais son livre n'est pas seulement curieux par la description de nos principales villes et de nos anciens monuments. Il renferme aussi les renseignements les plus précieux sur la situation exacte des anciennes voies de communication qui sillonnaient autrefois notre territoire.

Telle est notamment la partie de son Itinéraire, dont nous publions aujourd'hui la traduction.

Quand il quitta Lyon, au mois de janvier 1631, Gölnitz se rendit à Genève. Or il n'est pas sans intérêt de connaître par quelle route et de quelle manière on se rendait dans cette ville au commencement du dix-septième siècle. On verra, en ne citant ici que les principales localités, que, dans ce trajet, notre voyageur traversa successivement la Boisse, Ambronay, Cerdon, Nantua, Châtillon de Michaille, Longeray et Collonges, et que, dans ces deux voyages successifs à Genève, il suivit constamment le même itinéraire. Or, si l'on observe que, déjà au cinquième siècle, cette même route était suivie jusqu'à la Cluse par les moines de Gondat (aujourd'hui Saint-Claude), pour se rendre de Lyon dans leur monastère[1] si l'on songe en outre, que l'on s'était borné, au Moyen Âge, se servir des anciennes voies de communication, créées par les Romains et qu'il n'avait guère été exécuté, pendant cette période, que quelques travaux de rectifications partielles, insuffisants pour changer leur direction principale, ne pouvons-nous pas, avec une certitude presque complète, reconnaître, dans le chemin suivi par Gölnitz, la voie antique la plus fréquentée, à toutes les époques, entre Lyon et Genève ?

I

PREMIER VOYAGE DE GÖLNITZ DE LYON À GENÈVE

« Maintenant, plions bagage et prenons la route de Genève, où le lecteur va nous suivre.

Ayant séjourné à Lyon, pendant tout le mois de décembre et presque jusqu'au milieu de janvier, nous quittons cette ville pour aller passer le reste de l'hiver à Genève, après avoir traité, au préalable, avec un autre guide, auquel chacun de nous devait payer la somme de vingt-cinq florins de France, valant vingt sols chacun, pour notre transport et tous nos frais de nourriture, dans le trajet de Lyon à Genève. Nous sortîmes de Lyon, par la porte de Saint-Sébastien[2], où nous remîmes une gratification de quelques pièces de monnaie aux Suisses qui s'y trouvaient de garde, afin

1 Debombourg, *Atlas historique du département de l'Ain*.

2 Le récit de Gölnitz nous confirme, comme on le voit et contrairement à l'avis de plusieurs auteurs, que l'ancienne route de Lyon à Genève ne suivait point, à la sortie de notre ville, les bords du Rhône, en passant à la Pape. Après avoir gravi la côte de Saint-Sébastien, aujourd'hui La Grand'Côte, elle traversait le plateau de la Croix-Rousse et se dirigeait par Caluire, vers Rillieux et Neyron. C'est bien aussi cette même route qui a servi, pendant tout le Moyen Âge, de voie de communication entre Lyon et Genève, comme nous l'apprend notamment le récit, publié tout récemment, de l'extradition d'un Genevois, accusé de plusieurs vols commis à Genève et qui se trouvait, en 1429, dans les prisons royales de Lyon. Pour obtenir la remise du prisonnier, l'un des syndics de Genève, nommé Pierre de Fer, se rendit lui-même dans notre ville. Or cette remise eut lieu sur une place située au-dessous de la maison forte de Cuire, c'est-à-dire dans le voisinage du lieu où la route de Genève aboutissait dans notre ville. (V. *le Moniteur judiciaire de Lyon*, du 31 janvier 1881).

d'obtenir plus tôt l'autorisation de nous mettre en route, après vérification faite du bulletin que nous devions emporter de Lyon[1].

Nous gravissons d'abord un coteau escarpé et planté de vignes, en laissant, à notre droite, le Rhône, qui coule au fond de la vallée. Puis nous traversons quelques villages peu connus[2], avant d'arriver, après une marche de 3 milles au bourg de La Boisse[3], où nous soupâmes à l'auberge du *Mouton*. Nous n'avions pu, en effet, nous séparer qu'assez tard de nos amis de Lyon.

Le jour suivant, nous traversons le pays de la Verbonne[4], situé à deux milles plus loin. Nous voyageons dans une plaine, en laissant d'un côté de la route, *Chastillonet*[5] et de l'autre *Chastillon*[6].

Enfin, nous arrivons à la rivière d'Ain, que nous traversons sur un bac, en payant pour chaque cheval un péage de cinq sous. Sur la rive existe une maisonnette servant d'abri aux péagers, qui souvent attendent un jour entier sans avoir à passer un seul voyageur. Cette rivière a un cours rapide et ses eaux sont si limpides, que l'œil pénètre jusqu'au fond de son lit. Elle sépare le pays du Bugey de la province de la Bresse.

Après avoir traversé l'Ain, on se trouve en rase campagne ; puis ou arrive à une autre rivière appelée l'*Albarine*, dont le cours est fort capricieux, car tantôt elle inonde tous les champs riverains, comme on en voyait encore des traces sur les bords, tantôt, au contraire, elle a si peu d'eau, que les chevaux la traversent à pied sec, comme nous le fîmes au moment de notre passage.

---

1 I1 s'agissait là d'un certificat de bonne santé, comme Gölnitz nous apprendra plus loin, quand il quitta Lyon, lors de son second voyage dans notre ville.

2 La route, suivie par Gölnitz, traversait successivement *Caluire, Rillieux, Neyron, la Ville*, hameau de Miribel et *Saint-Maurice de Beynost*, d'où elle se dirigeait vers *la Boisse*, première étape où s'arrêta notre voyageur.

3 *La Boisse*, commune du canton de Montluel.

4 La Valbonne, Ce nom est donné à la vaste plaine qui s'étend de Miribel jusque sous le coteau du village de Loyes. D'après M. Révérend du Mesnil, qui a publié une monographie intéressante sur la Valbonne, ce serait dans cette plaine que s'acheva, entre Albin et Septime-Sévère, la grande bataille qui livra à ce dernier l'empire du monde. Un acte du 26 septembre 1556, rapporté par cet auteur, fait mention, à plusieurs reprises, de l'existence de l'ancienne route de Lyon à Genève, sur le territoire de l'ancien mandement de la Valbonne. Nous y voyons ainsi que, dans une certaine partie de son parcours, elle portait le nom de *Chemin de Lyon aux Baraques*. tandis-qu'ailleurs, le même document nous apprend que cette ancienne route avait été rectifiée depuis quelque temps, dans le voisinage de Meximieux. Il y est fait mention, en effet, du *chemin vieux et ancien de Lyon à Genève*, avec des indications topographiques qui permettraient de retrouver sans trop de difficultés, sur les lieux, l'emplacement exact de l'ancienne voie romaine. Dans un autre passage, le même acte nous parle du *chemin neuf de Lyon à Genève, passant par le village de la Valbonne*, ce qui nous apprend aussi que la route rectifiée au XVIe siècle, celle que, sans aucun doute, suivit Gölnitz, ne passait point, comme la route actuelle, à Montluel et à Meximieux, mais se dirigeait de la Boisse vers le village de Balan, pour traverser ensuite le hameau de Chane, dépendant de Béligneux et celui de la Valbonne, situé au midi et sur le territoire de la commune de Pérouges, d'où elle gagnait directement à travers la plaine, le bourg de Chazey-sur-Ain. (V. Révérend du Mesnil, *La Valhonne, étymologie et histoire*, p. 146).

5 Gölnitz a été ici induit en erreur par quelques renseignements inexacts ; il n'a pu passer, en effet, à proximité de *Châtillonnet*, qui est un ancien château seigneurial, situé dans la commune actuelle de Saint-Boys, prés de Belley.

6 *Châtillon-la-Palud*, commune actuelle du canton de Chalamont.

A 2 milles plus loin, se trouve *Chasteau-Gaillard*[1], où nous dînâmes à l'*Escu de France*, Puis nous traversons ensuite successivement *Bournay*[2] et le village de *Saint-Jean le Vieil*[3], qui est situé dans une fort belle plaine. Mais il nous faut de là gravir une haute montagne, pour redescendre ensuite, par un chemin pierreux, fort long et très en pente, qui nous conduit, après une marche de 3 milles, au bourg de Cerdon[4] où nous passâmes la nuit à l'auberge du Lion d'Or, hôtellerie assez modeste, cependant satisfaisante eu égard à la localité. Ce village, qui se compose de quelques maisons seulement, assez ornées à l'extérieur, est situé au fond d'une vallée et a pour seigneur le duc de Nemours.

À la sortie de ce village, que nous quittons le lendemain, la route gravit, avec de nombreux circuits, une montagne escarpée. Ce trajet, qu'un homme à pied fait difficilement en une demi-heure, nous le faisons de grand matin, à la clarté de la lune, et par un froid très vif. Arrivés au sommet, nous trouvons la glace et la neige. Si donc on suit cette route pendant l'hiver, il faut prendre garde que vos chevaux ne glissent et ne s'abattent.

Dans ce parcours on rencontre le village de *Mérignan*[5] et celui de *Saint-Martin*[6], qui est situé à 2 milles plus loin. Au-delà commence une plaine, où l'on ne parvient qu'après avoir franchi une montagne peu élevée, servant de retraite aux voleurs, qui fréquemment, dit-on, attaquent et dépouillent les voyageurs[7].

---

1 *Château-Gaillard* village du canton d'Ambérieu, qui doit son nom à la situation de son ancien château sur un contrefort, qui commande toute la plaine voisine.

2 *Ambronay* souvent nommé autrefois *Ambournay*, commune du canton d'Ambérieu, où existait autrefois une abbaye célèbre de Bénédictins, fondée au IXe siècle. De cette abbaye il subsiste encore deux cloîtres assez bien conservés, une belle église du XIVe siècle, ainsi qu'une salle capitulaire fort remarquable de la même époque. La voie romaine de Lyon passait à Ambronay, où le souvenir de la domination romaine est rappelée par une inscription funéraire, qui y a été découverte. (V. La Teyssonière. *Recherches historiques sur le département de l'Ain*. I, 109). D'autre part, l'existence de cette voie antique est confirmée par celle d'un ancien hôpital qui servait, au Moyen Âge, de refuge aux pèlerins et aux voyageurs malades ou attardés. (V. Guigue. *Les Voies antiques du Lyonnais… déterminées par les hôpitaux du Moyen Âge*, p. 13).

3 *Saint-Jean-le-Vieux*, commune du canton de Poncin. Le passage d'une voie antique dans ce village et le surnom qu'il porte encore aujourd'hui et qui n'est qu'une transformation du nom latin *vicus*, suffisent pour nous indiquer que son existence remonte à une assez haute antiquité.

4 *Cerdon*, commune du canton de Poncin.

5 Dans le trajet de Saint-Jean-le-Vieux à Cerdon, la route, suivie par Gölnitz, passait au village de *Mérignat*, commune du canton de Poncin. C'est donc par erreur que notre voyageur place cette localité au-delà de Cerdon, sans doute par suite d'une transposition de noms de lieux dans ses notes de voyage.

6 *Saint-Martin-du-Fresne*, village du canton de Nantua, où l'on remarque encore une tour de l'ancien château fort, construit, au moyeu âge, par les sires de Thoire-Villars et démantelé, en 1601, lors de la conquête du Bugey, par les troupes de Biron.

7 Gölnitz veut-il parler ici de la montagne qui domine à l'ouest, le village de Maillat, et qui s'élève à 832 mètres au-dessus du niveau de la mer ? Si l'on interprète son récit de la sorte, il faudrait que le chemin suivi par notre voyageur contournât le flanc septentrional de cette montagne, pour franchir, au nord-ouest de Saint-Martin-du-Fresne, un col qui n'est situé qu'à une hauteur de 527 mètres. On s'expliquerait ainsi qu'il n'ait pas passé au village de Maillat, dont il ne parle pas. Sinon, il faut admettre qu'il s'agit de l'éminence que la montagne de Charmoise projette dans la plaine de Brion et sur laquelle est bâtie une partie du village actuel de Saint-Martin-du-Fresne, qui était, sans aucun doute, beaucoup moins important au dix-septième siècle que de nos jours. Toutefois cette interprétation n'est pas sans quelque difficulté. Est-il possible, en effet, qu'il existât, à cette époque, si peu de sécurité sur nos grandes routes, pour qu'à la porte d'un village, les voleurs pussent détrousser impunément les voyageurs ?

Après une assez longue marche, on arrive à l'extrémité de cette vaste plaine, jusqu'à un endroit où les montagnes semblent s'ouvrir pour former à votre droite une vallée, qu'il faut suivre pour se rendre à Nantua. Par cette route on arrive à un lac, qu'on laisse à droite. La rive opposée est bordée de rochers escarpés et s'élevant à une grande hauteur ; à votre gauche, en deçà du lac, d'autres rochers, non moins inaccessibles, dominent le chemin et menacent le voyageur d'une chute imminente, ce qui arrive fréquemment, comme le témoignent les blocs énormes, épars çà et là sur le bord du lac. On dit, en plaisantant, que ces rochers à pic sont retenus à la montagne par des chaînes, qui les empêchent de tomber[1] ; mais on voit la preuve du contraire sur la route, qui passe à leur pied et qui vous conduit directement, à un mille de distance, dans la ville de Nantua. Devant les maisons de cette ville s'étendent des portiques couverts et supportés par des colonnes, où l'on peut circuler à l'ombre, même à cheval, en évitant les ardeurs du soleil et les averses de la pluie[2]. Les habitants passent pour se livrer à la fabrication des aiguilles ; de là le nom de *fabricants d'aiguilles*, qui leur est donné, ce qui explique pourquoi les Allemands appellent Nantua la *petite ville des aiguilles* (das Gufen Städtlein[3]). Après avoir fait un excellent dîner à l'hôtel de l'*Escu de France* nous nous dirigeons vers un lac[4], à gauche duquel on remarque un endroit appelé la *Pisse-Vache*, Là, d'une montagne escarpée et fort haute, se précipite, en été comme en hiver, une masse d'eau considérable, qui tombe en un jet continu dans une profonde cavité, sorte de gouffre qui la reçoit tout entière[5].

Les marchands ambulants ont coutume d'obliger ceux de leurs compagnons qui n'ont jamais suivi cette route, de faire le tour de ce gouffre, afin qu'ils soient bien arrosés et gardent ainsi un souvenir ineffaçable de ce lieu, à moins pourtant qu'ils ne soient dispensés de cette promenade aquatique, en donnant quelque argent[6].

Vis-à-vis de cette cascade se trouve le lac appelé *la Bougie*[7] qui a donné son nom à la province du Bugey, et c'est dans ce lac que toute cette eau se rend par un canal souterrain et invisible. Un

1 Les habitants de Nantua vous font remarquer, encore de nos jours, un énorme rocher qui domine directement, au nord, les maisons de cette ville. Ce rocher qui, du fond de la vallée, semble faire corps avec la montagne, en est, au contraire, séparé par un intervalle assez grand. C'est ce bloc colossal qui, suivant la légende locale, est retenu par des liens invisibles et doit, un jour, écraser Nantua dans sa chute. On voit que cette tradition légendaire, recueillie fidèlement par Gölnitz, remonte à une époque assez ancienne.

2 Deux siècles et demi seulement se sont écoulés depuis que Gölnitz visita Nantua. On voit donc que, depuis cette époque, les maisons de cette ville ont dû être reconstruites en entier, car on n'y retrouve plus aucun reste des galeries couvertes qui s'étendaient autrefois devant leur façade.

3 Les termes dont se sert ici Gölnitz sont empruntés à quelque dialecte local, qui diffère notablement de l'allemand pur. Quoi qu'il en soit, la fabrication des aiguilles est une industrie dont on ne retrouve aujourd'hui aucune trace à Nantua.

4 *Le lac de Silan*. Ce lac a 2 kilomètres de longueur sur un demi-kilomètre de largeur. Profondément encaissé entre deux hautes montagnes, couvertes de sapins, il se distingue par la couleur verte et la limpidité de ses eaux. Aussi ce lieu a-t-il été choisi, depuis quelques années, pour l'exploitation, sur une grande échelle, des glaces qui sont expédiées dans toutes les villes de France.

5 La cascade de *Pisse-Vache* ou de *Charix* est alimentée par un torrent qui descend des montagnes et des forêts de Charix. Cette chute, qui tombe d'une hauteur de 30 mètres environ, est fort belle, et reçoit la visite de nombreux touristes.

6 La disposition des lieux a dû bien changer depuis le voyage de Gölnitz, car il serait impossible aujourd'hui de faire le tour du bassin, assez profond, dans lequel tombent les eaux de cette cascade.

7 Nous ne savons à quelle cause attribuer l'erreur commise ici par Gölnitz. Le lac de Silan n'a porté, à aucune époque, le nom qu'il lui donne ici. Il est donc inutile d'observer que le nom de la province du Bugey n'a pu lui être emprunté.

mur, situé au milieu de ce lac, le divise en deux parties : celle qui est du côté de Nantua a une eau douce et agréable au goût, ainsi que des poissons excellents, tandis que la partie située du côté de Saint-Germain est marécageuse et couverte de roseaux[1]. Un écho répète distinctement, de l'autre côté du lac, les paroles que l'on prononce en cet endroit.

De là nous gagnons le bourg voisin appelé *Saint-Germain la Chèvre*[2], situé à gauche de la route et à 2 milles de distance. II nous faut ensuite gravir une montagne pour arriver à un mille plus loin au bourg de Chastillon[3], où se trouve, sur la route, une vaste hôtellerie. Nous y aurions passé volontiers la nuit, si nous n'avions été circonvenus par notre guide, qui prétendit que nons n'y trouverions aucune provision. C'est ainsi qu'ignorant les ressources de cette hôtellerie nous continuâmes notre route, pendant un demi mille, jusqu'à un petit pont appelé le *Pont des Oules*[4]. Ce pont est jeté sur une petite rivière du même nom, qui descend de la Bourgogne et se jette un peu plus loin dans le Rhône, Les rochers, qui bordent ce cours d'eau de chaque côté sont d'une telle hauteur, que, sans ce pont, on ne pourrait le traverser.

De là, par une route sinueuse, semée de cailloux, et très en pente, nous nous dirigeons vers la montagne du Credo, au sommet de laquelle nous arrivons non sans peine, par un chemin difficile et à travers la neige[5]. Là est élevée une croix de bois fort haute, près de laquelle un religieux, de l'ordre des Capucins, vint au-devant de nous, accompagné d'un enfant. En effet, leur monastère est situé dans le voisinage.

Non loin de là se trouve un chemin fort étroit, où les Espagnols ont reçu du roi de France la permission de passer pour se rendre de la Savoie dans la Franche-Comté. A peine nous y sommes-nous engagés, que nous nous trouvons dans des ténèbres si épaisses qu'il nous semblait que la nuit nous couvrait de son ombre. Bientôt éclate une véritable tempête ; la grêle, la neige et le vent nous forcent à précipiter notre marche en désordre. On ne s'entend plus parler ; nos chevaux s'abattent, car le chemin fort en pente est couvert de glace. Dans cette nuit obscure, la vue et l'ouïe perdent à la fois toute idée exacte des choses. En somme, tous les éléments nous étaient contraires, jusqu'au feu, qui nous manquait et qui nous eût servi à nous défendre du froid et à nous montrer la route que nous avions à suivre. Un air épais, nébuleux et froid retardait notre marche : l'eau transformée en glace provoquait la chute du guide et des cavaliers ; la terre, couverte de neige, nous refusait son usage. Voyager dans ces conditions semble impossible. Aussi ce

1 Si le mur qui, d'après Gölnitz, divisait le lac de Silan en deux parties n'existe point, il faut reconnaître néanmoins que des prairies marécageuses occupent, de nos jours comme au XVIIe siècle, l'extrémité inférieure de ce lac, à laquelle on donne vulgairement le nom de *Queue du Lac*.

2 *Saint-Germain de Joux* village du canton de Châtillon de Michaille. Le nom de *Saint Germain la Chèvre*, qu'il portait autrefois est tombé en désuétude aujourd'hui.

3 *Châtillon de Michaille*, chef-lieu de canton de l'arrondissement de Nantua. Cette localité qui est située à l'entrée de la vallée de Nantua, au point de jonction de la route de Belley avec celle de Lyon à Genève, était autrefois le chef-lieu du mandement de Michaille, l'un des plus anciens du Bugey. Le souvenir de la domination romaine à Châtillon nous a été conservé par une inscription antique, rapportée par la Teyssonnière dans ses *Recherches historiques sur le département de l'Ain* (t. 1er. p, 111).

4 Le *Pont des Oules*, Ce pont jeté sur la Valserine, est une des curiosités les plus remarquables du pays ? En cet endroit, la Valserine mesure à peine 2 mètres de largeur et il a suffi de placer une simple pierre équarrie et solidement fixée par des crampons de fer sur la profonde fissure, au fond de laquelle coulent, avec une rapidité vertigineuse, les eaux de ce torrent impétueux.

5 Le sommet du Credo est à une altitude de 1608 mètres au-dessus du niveau de la mer.

fut par une véritable protection divine, comme nous le reconnûmes tous, que nous pûmes arriver enfin à dix heures du soir, et sans connaître aucun chemin, au bourg de *Longeret*[1] situé à deux milles de Châtillon, où il nous fut possible de nous remettre de nos fatigues, à l'auberge de la *Croix-Rouge*. Le lendemain, quand le jour fut levé, nous pûmes contempler les vallées et les précipices qui avoisinent cette localité, et que nous n'avions évités que grâce à Dieu.

De Longeret, il nous restait à faire un quart de mille pour arriver au *Fort de la Cluse*[2]. César parle de la manière suivante de ce lieu, au livre premier de ses Commentaires : *« Les Helvétiens n'avaient que deux chemins pour sortir de leur pays ; l'un par les terres des Séquanais, entre le Jura et le Rhône ; c'était un défilé étroit et difficile, où un chariot pouvait à peine passer. Il était dominé par une haute montagne, et une faible troupe suffirait pour enfermer le passage*[3]. »

Ce défilé, dit Rhellicanus, dans ses observations sur les Commentaires de César[4], est appelé aujourd'hui l'Écluse par les Français et les Allemands, et c'est là qu'est située, sur des rochers qui dominent le Rhône, une forteresse qui fut rasée par les Bernois, en 1536, quand, irrités du manque de foi des Savoisiens et liés par la promesse qu'ils avaient faite, par serment, aux citoyens de Genève, ils furent amenés à faire contre le duc de Savoie, sous la conduite et le commandement de l'habile et courageux François Negelin, une guerre, dans laquelle ils soumirent avec l'aide de Dieu, à l'autorité des Genevois, tout le territoire situé en deçà du Rhône, et un peu au-delà de l'Écluse. Cette expédition, commencée au mois de janvier, fut terminée à la fin de février[5].

Ce lieu, dominé par des montages, n'est pas dans une situation très forte. Mais la nature elle-même contribue à la défense de cette forteresse, en partie creusée dans le roc, et assise à une as-

1 *Longeray* hameau dépendant de la commune de Léaz. La route nationale actuelle traverse encore ce bourg qui est situé sous le Fort de l'Écluse.

2 Le *Fort de l'Écluse* est situé sur le territoire de la commune de Léaz. À l'origine, cette forteresse consista seulement dans une petite construction militaire, que fit élever Amédée II, seigneur de Gex, vers l'année 1225 et qui fut bientôt transformée en maison forte, puis en château. Guillaume de Joinville, seigneur de Gex, le céda en 1293, au comte Amédée de Savoie, moyennant 2 100 livres viennoises. Tombé, en 1385, au pouvoir de Jean de Châlon, seigneur d'Arlay, partisan du dauphin de Viennois, ce château fut livré à prix d'argent, en 1325, à Edouard de Savoie, par le commandant de place, qui fut pendu pour sa félonie. En 1336, il est pris par les Bernois qui le gardent jusqu'au traité de Lausanne (1564). Ces derniers le reprennent, le 21 avril 1520 ; mais, dès le 1er mai suivant, il retombe au pouvoir du duc de Savoie, qui le céda à la France, par le traité de 1601. Depuis cette époque, le Fort de l'Ecluse a subi une complète transformation. L'ancien système de défense avait été déjà complètement modifié en 1720, quand des travaux plus importants y furent exécutés de nouveau de 1820 à 1828. Enfin, en 1834, fut commencée la construction du fort d'en haut, qui en fait une place inexpugnable. Ce fort est relié à celui d'en bas par une galerie souterraine de 1188 degrés. (V. *Guigne, Dictionnaire topographique du département de l'Ain*. V. Fort l'Écluse).

3 César, *Commentaires de la guerre des Gaules*, 1, 6.

4 Nous n'avons pu trouver aucun renseignement sur cet auteur, qui, d'après Gölnitz aurait écrit des Commentaires sur l'histoire de la guerre des Gaules de J. César.

5 Au commencement de l'année 1536, le duc de Savoie, ayant déclaré la guerre aux Genevois, les habitants de Berne et de Neufchâtel accoururent au secours de ces derniers. Leurs troupes réunies formaient une armée de 7 000 hommes, qui arriva à Genève, le 2 février. Elles quittèrent cette ville, quelques jours après, en se divisant en deux corps, pour aller attaquer le fort de l'Écluse. L'un d'eux se rendit par Saint-Jullien, sur le mont Vuache, d'où l'on dirigea sur la forteresse un feu d'artillerie, tandis que l'autre occupa la montagne qui la domine au nord et fit rouler sur les assiégés d'énormes blocs de rochers. La garnison, qui ne se composait que de cinquante soldats, la plupart Italiens, fut ainsi obligée de se rendre, après quelques jours de siège (13 février) et fut menée prisonnière à Gex. Mais les Bernois ne rasèrent point le fort de l'Écluse, comme le rapporte Gölnitz, car ils en gardèrent la possession jusqu'au traité de Lausanne, de 1564.

sez grande hauteur sur des rochers inaccessibles, qui commandent un défilé qu'il serait difficile à une armée de traverser.

Les Genevois s'en emparèrent en faisant rouler d'énormes rochers du haut de la montagne ; mais comme ils ne crurent pas pouvoir se maintenir dans cette citadelle avec leurs propres forces, ils la cédèrent avec le bailliage de Gex au roi de France Henri IV, qui leur promit, en récompense, un subside annuel de 25 000 écus d'or, pour payer la solde des troupes qu'ils avaient levées contre les Savoisiens. Et c'est ainsi que depuis cette époque et jusqu'à ce jour le roi de France en est demeuré possesseur. Mais quand nous y passâmes, ce prince n'y entretenait qu'une garnison de huit soldats seulement ; car la guerre avait cessé entre la France et la Savoie.

Quand on traverse ce fort, on peut, si on le désire, obtenir des gardiens, moyennant une gratification, la permission de le visiter ; les accès, les issues, les escaliers qui conduisent dans la partie supérieure de la forteresse, tout vous est ouvert, pourvu toutefois qu'on s'abstienne de tout espionnage, condition essentielle pour y pénétrer, sans quoi on s'exposerait à être mis à mort.

En face de l'Écluse se trouve le *mont Jura*[1] au sommet duquel existait autrefois une forteresse semblable, et dont il ne reste plus aujourd'hui que les ruines. C'est entre ces deux montagnes que le Rhône coule avec grand bruit ; mais on ne peut l'apercevoir, tant ses bords sont escarpés.

De là, nous gagnons, après une marche d'un demi-mille, la petite ville de *Coulonge*[2], qui a souffert, entre toutes, des malheurs de la guerre.

Le jour suivant, nous traversons un pays riche en froment et en pâturages, mais assez désert aujourd'hui, car les bourgs et les villages, dévastés par le feu, le pillage et tous les maux de la guerre, n'ont pu encore réparer les dégâts qu'ils ont soufferts et recouvrer leur ancienne prospérité[3].

Tout ce pays appartient au roi de France qui l'a enlevé au duc de Savoie, parce que ce dernier lui retenait le marquisat de Saluces. Cette conquête est due à Lesdiguières, gouverneur du Dauphiné, qui, dans cette guerre, fit preuve d'une grande habileté au service du roi[4].

1 La montagne, située en face du Fort de l'Écluse, sur la rive gauche du Rhône porte le nom de mont Vuache.

2 *Collonges*, chef-lieu de canton de l'arrondissement de Gex. L'étymologie seule du nom de Collonges *(Colonia)* nous révèle son antiquité. De plus, on sait qu'une voie romaine, dont il subsiste des débris importants et qui porte encore le nom de *vi de Etros*, traversait tout le pays de Gex depuis Collonges jusqu'à Divonne. Cette localité eut cruellement à souffrir pendant les guerres incessantes que les ducs de Savoie soutinrent au XVIe siècle, contre les Genevois et leurs alliés les Bernois. Prise, saccagée et pillée par ces derniers, en 1536, elle ne subit pas moins de dévastations de la part des Savoisiens, quand ils reprirent possession du pays, en 1589.

3 Entre 1589 et 1593, le pays de Gex fut ravagé, à maintes reprises, par les troupes de Genève, de Berne et du duc Emmanuel de Savoie, et il ne put jouir des bienfaits de la paix que lorsque le traité conclu à Lyon, au mois de janvier 1601, en assura la possession à la France. Mais on voit combien fut grande la dévastation subie par ce malheureux pays, puisque Gölnitz en retrouvait encore des traces, trente ans plus tard.

4 La guerre, que la France soutint, en 1600, contre le duc de Savoie, fut dirigée non seulement par Lesdiguiéres, mais aussi par le maréchal de Biron. On sait aussi qu'après que toutes les places de la Bresse et du Bugey furent tombées en leur pouvoir, Charles-Emmanuel de Savoie consentit à la cession de ces deux provinces, en échange du marquisat de Saluces (17 janvier 1601).

Nous nous hâtons ensuite de gagner Genève, en traversant les villages peu connus d'Ecoran[1], Loup-Gras[2], Saint-Jean[3] et Toury[4]. Arrivés à Genève vers midi, nous donnons nos noms par écrit à la porte de la ville, et nous allons loger à l'hôtel de la *Balance d'Or*, où nous trouvâmes enfin tout ce qui nous était nécessaire pour nous reposer des fatigues du voyage. »

Arrivé à Genève, Gölnitz consacra quelques jours à visiter cette ville, dont il nous donne une assez longue description. De Genève, il se rendit en Savoie, puis dans le Dauphiné[5]. Il parcourut ensuite successivement la Provence, le Languedoc, le Bordelais, le Limousin et l'Auvergne.

Ce fut de cette dernière province qu'il revint pour la seconde fois à Lyon, en suivant l'ancienne route qui, de Thiers, conduisait dans notre ville, en passant à Boën, Feurs, la Bourdelière[6], et Courzieux[7]. Dans ce second voyage, Gölnitz s'arrêta peu de temps à Lyon. Il ne paraît guère s'y être occupé que des préparatifs de son voyage en Piémont, où il se rendit en passant par Genève, Annecy, Saint-Jean de Maurienne et Modane.

Pour gagner Genève, il suivit la même route que dans son premier voyage. Le seul changement apporté à son itinéraire fut de passer à Bellegarde, où il visita la perte du Rhône, au lieu de faire l'ascension du Credo. Aussi le récit de ce second voyage n'est-il que la nomenclature des localités qu'il a traversées et que nous connaissons déjà.

Mais ce que cette partie de son livre offre de plus intéressant, ce sont les conseils pleins de bonhomie qu'il donne aux voyageurs ; ce sont aussi les curieux renseignements qu'il nous fournit sur la manière de voyager à cette époque. Quand on a lu Gölnitz, on s'étonne moins que nos anciennes routes aient si peu de largeur avec des pentes aussi raides. C'est qu'au commencement du dix-septième siècle encore, on ne voyageait guère qu'à cheval. On traitait avec un entrepreneur de transport, qui se chargeait pour une somme déterminée, de fournir aux voyageurs un guide et un cheval et de pourvoir à leurs dépenses de logement et de nourriture, pendant toute la durée du voyage.

Cette pratique présentait des avantages certains pour des étrangers, peu familiarisés avec la langue et les usages du pays qu'ils traversaient. Mais elle pouvait avoir aussi ses inconvénients. Les voyageurs dépendaient ainsi, toujours plus ou moins, du bon plaisir de leur guide. Car ce dernier, toujours intéressé à abréger, au moyen de longues traites, la durée du voyage, fixait lui-même les lieux d'étapes et imposait les hôtelleries de son choix. On a vu, dans le récit qui pré-

1 *Ecorans*, hameau dépendant de la commune de Collonges.
2 *Logras*, hameau de la commune de Péron.
3 *Saint-Jean de Gonville*, commune du canton de Collonges.
4 *Thoiry*, commune du canton de Ferney. L'ancienneté de ce village nous est révélée par une inscription antique rapportée par la Teyssonière (t. I, p. 113).
5 Cette partie du voyage de Gölnitz a été traduite et publiée par M. Antonin Macé, professeur à la Faculté des lettres de Grenoble, sous ce titre : *Le Dauphiné et la Maurienne au XVIIe siècle*, Grenoble, 1838, in-12. XVII et 207 p.
6 La *Bourdelière*, ancien relais de poste dans la commune de Saint-Laurent de Chamousset (Rhône). Michel Montaigne s'y arrêta, à son retour d'Italie, le 15 novembre 1581. (V. le *Journal du voyage de Michel de Montaigne en Italie, en1580 et 1581*, t. III, p. 453).
7 Nous avons publié cette partie du livre de Gölnitz sous ce litre : *Les deux voyages d'Abraham Gölnitz dans le Fores et le Lyonnais au XVIIe siècle*, Lyon, Brun. 1879, in-8°.

cède, quels dangers coururent Gölnitz et ses compagnons attardés, à la descente de la montagne du Credo, par suite du refus de leur guide de passer la nuit, comme ils le désiraient, à Châtillon de Michaille.

Quoi qu'il en soit, nous voyons ainsi, que si, de nos jours, certaines compagnies organisent, pendant la belle saison, des trains de plaisir pour l'Italie, en se chargeant, à forfait, de toutes les dépenses des voyageurs, ce système est moins nouveau qu'on le croit généralement, puisqu'il était déjà suivi au commencement du dix-septième siècle.

II

SECOND VOYAGE DE GÖLNITZ DE LYON À GENÈVE

« Avant de quitter Lyon, pour me rendre en Italie, j'interromps le récit de mon voyage, pour donner aux voyageurs d'utiles conseils sur trois points divers, à savoir :

l° Le contrat à passer entre le voyageur et l'entrepreneur de transport ;
2° Le bulletin de santé ;
3° La monnaie dont il faut se munir pour faire la route.

Sur le premier point, je vous préviens, afin que vous ne soyez pas trompés ni circonvenus dans vos préparatifs de voyage, qu'il faut convenir d'avance avec votre guide, à la fois de la route à suivre, du prix du transport, des frais de nourriture et de toutes les dépenses du voyage. Quand on est d'accord, on dresse, en double exemplaire, un écrit signé des deux parties, d'après la formule suivante : « *Je soubsigné, N. N., à Lyon, promets à Messieurs N. N. aussi soubsignez, de conduire ou faire conduire par un homme, qui sera à cheval, les dits sieurs gentilshommes d'icy à Genève, et de là à Turin, et de fournir à chacun d'eux, à ses frais, un bon cheval, les défrayer eux et leurs chevaux honorablement, et ainsi qu'il convient à personnes de leur qualité, tant de tous les péages et passages qu'ils auront à payer, que de la nourriture de leurs personnes et chevaux, despuis cette ville jusqu'au dit Turin : et c'est pour le prix de trente-neuf ou… livres ; que les dits sieurs gentilshommes me promttent payer pour homme et cheval d'icy au dit Turin : dont j'ay reçu en celte ville… livres à mon contentement, et le restant sera payé à moy, ou à mon homme qui les conduira pour moy, en chemin, ou à Turin, en monnoye de France, ou en or, au prix qu'il vaut à présent à Lyon ; savoir : la pistole d'Espagne…, celle d'Italie…, l'escu soL…, le zequin.…… Et si les dits gentilshommes voulaient séjourner plus d'une nuit à Genève, ils promettent de payer à part les despens de bouche pour eux et leurs chevaux, et pour mon homme et son cheval, durant ledit séjour. En foy de ce, ont esté faits deux semblables escrits, dont l'un a esté retiré par les dits sieurs gentils hommes, et l'autre par moy N. N.*

A Lyon, ce…

Ce contrat de route signé ainsi, il faut se procurer, en second lieu, un certificat de santé, qui témoignera que vous n'êtes pas atteint de la peste ni d'aucun autre mal contagieux. Si vous négligiez de vous munir de cette pièce, vous ne pourriez entrer en Italie, à Novalaise en Piémont, et

par conséquent, aller plus loin. Mais quand vous êtes porteur de ce certificat, vous le soumettez au visa du magistrat de cette ville.

Ce bulletin de la santé[1] est délivré par les magistrats de la ville de Lyon. Il contient votre nom, le lieu de votre naissance et, en outre, l'attestation que vous avez séjourné plus de six mois dans le Blésois ou à Lyon, deux pays réputés très sains en Italie.

En troisième lieu, je veux vous donner des conseils au sujet de la monnaie que vous devez emporter.

Évitez d'avoir des pièces de monnaie usées, de mauvais aloi et n'ayant pas leur poids. Vous choisirez surtout les écus d'or de France, au soleil, et les pistoles d'Espagne (escu d'or en or, ou en espèces, et pistoles d'Espagne de poids[2]). Vous n'aurez pas ainsi une bourse trop lourde et vous pourrez voyager avec moins d'incommodité. Mais ce n'est pas tout. Dès que vous entrez en Savoie, si vous payez votre nourriture ainsi que celle de votre guide, il faut avoir sous la main de la monnaie de France et non de celle de Savoie, car cette dernière est réputée mauvaise par les habitants aussi bien que par les étrangers. N'oubliez pas non plus que la monnaie française n'a pas la même valeur qu'en France ; je veux dire qu'elle vaut beaucoup plus en Savoie. Ainsi les quarts d'écus valent plus dans ce pays qu'en France. Et il en est de même, à proportion, des autres pièces de monnaie.

Nos préparatifs ainsi faits, nous nous mettons en route, à la garde de Dieu. De Lyon nous gagnons *la Valbonne* qui est à une distance de 5 milles. Le jour suivant, nous traversons la rivière d'Ain, sur un bac traîné par des chevaux, en payant 5 sous de péage pour chacun de nous. Cette rivière prend sa source dans le comté de Bourgogne, près de la ville de Nozeroy[3]. Puis, traversant le pays des Séquanes, elle entre, au-delà du Jura, dans la province de Bresse, qu'elle divise en deux parties, près de la petite ville de *Pont-d'Ain*[4]. Après avoir reçu un nombre considérable de petites rivières, l'Ain se jette ensuite dans le Rhône, où il verse un volume d'eau aussi considérable que celui de ce fleuve si rapide.

Près de là nous traversons à gué la rivière de l'*Albarin*e pour nous rendre, à 5 milles plus loin, au bourg de Cerdon, où nous dînons à l'hôtellerie du *Lion d'Or*.

Enfin, après une marche de 3 milles, nous arrivons dans la soirée à Nantua, où nous passons la nuit à l'hôtel de l'*Écu de France.*

Le jour suivant, nous nous dirigeons vers le bourg de Châtillon[5], et de là, vers la *perte du Rhône*[6]. Le chemin, fort escarpé, qui y conduit, est très mauvais, et il est impossible de s'y rendre à cheval. Nous allons donc à pied jusqu'au *pont de Lusigny*[7] qui sépare la Savoie de la province de

1 Ces mots sont en français dans le texte.
2 Les mots mis ici entre parenthèses sont en français dans le texte.
3 *Nozeroy* chef-lieu de canton du département du Jura.
4 Gölnitz a voulu dire ici, sans aucun doute, que l'Ain sépare la Bresse du Bugey, comme il nous l'apprend d'ailleurs, dans le récit de son premier voyage de Lyon à Genève.
5 Châtillon de Michaille.
6 La perte du Rhône est située à 300 mètres en amont du village de Bellegarde.
7 Gölnitz veut parler ici du *pont de Lucey*, qui est jeté sur le Rhône, au-dessus de la perte de ce fleuve. Ce pont, qui n'était autrefois qu'en bois, vient d'être reconstruit en pierre depuis trois ans, pour servir au passage d'une

France, appelée le *pays du Bugey*. C'est tout près de là que le Rhône, qui roule ses eaux avec grand fracas entre des rochers d'une grande élévation, se précipite dans un abîme, où il disparaît, pour couler sans bruit dans un canal souterrain. Après être demeuré caché un certain temps, il sort des entrailles de la terre, comme d'un tombeau et continue son cours sinueux vers Lyon.

De là, nous remettant en route, nous traversons le pont de Bellegarde et celui des Oules[1], et laissant à notre gauche la montagne du Credo, nous arrivons, à 5 milles plus loin, au bourg de Longeray, où nous dînons à la *Croix-Rouge*, Puis nous gagnons d'une seule traite, et après une marche de 4 milles, la ville de Genève, but de notre voyage, où nous arrivons assez tard, pour loger à l'hôtel de la Balance d'Or. »

A. Vachez.

JANV. 1881. – T. I.

nouvelle route, destinée à relier Bellegarde et l'arrondissement de Nantua avec le département de la Haute-Savoie.

1 On ne comprend guère comment, après avoir visité la perte du Rhône, Gölnitz a pu traverser le pont de Bellegarde, puis celui des Oules, pour continuer sa route vers Genève, en laissant à sa gauche le mont du Credo. Il y a là évidement une confusion dans les souvenirs du voyageur, ou dans les notes qui lui ont servi à rédiger le récit de son voyage. L'itinéraire qu'il a suivi, doit, suivant toute vraisemblance, être rétabli comme il suit : après avoir visité le pont des Oules, en venant de Châtillon de Michaille à Bellegarde, il traverse le pont jeté sur la Valserine, à la sortie de ce dernier village, pour descendre vers la perte du Rhône et le pont de Lucey. Puis, revenant sur ses pas, il vient reprendre la route de Lyon à Genève, qui passait, comme aujourd'hui, sur le flanc oriental du Crédo, pour gagner de là le bourg de Longeray.

Gravure sur bois de Mathieu Merian tirée de : Martin Zeiller, M. Z. Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae, Francfort, 1654, p. 70 (BCU Lausanne AB 1861)

CHEMINS ET ROUTES DE LYON À GENÈVE

La plaine de l'Ain, entre Château-Gaillard, Ambronay, Saint-Jean-Le-Vieux, Jujurieux et Pont-d'Ain constitue une vaste zone d'échange, où les axes de communication s'y sont croisés au gré du temps, des nécessités et des techniques. Les traces les plus anciennes connues sont datées du Néolithique[1].

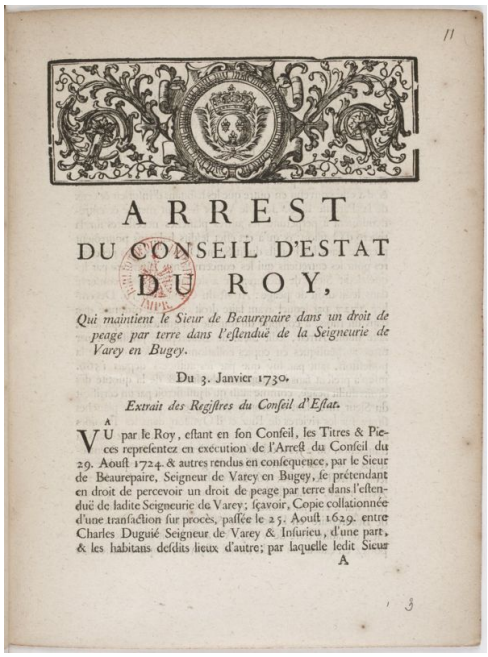
En 2014 l'INRAP[2] repère et identifie une voie gauloise orientée en direction des monts du Bugey, située dans le secteur d'extension de la carrière des Colombières à Saint-Jean-le-Vieux, au sud du hameau d'Hauterive. Ces vestiges corroborent la thèse de Christian Cloppet, réalisée en 1996 à l'Université de Strasbourg II[3], qui met en évidence un tracé principal gallo-romain reliant Lyon à Genève, passant par Château-Gaillard, Ambronay, Hauterive, La Route, Chenavel, Ménétruel et Leymiat.

Jusqu'au XIXe siècle les itinéraires terrestres par les monts du Bugey sont en concurrence défavorable avec celui des berges du Rhône, le handicap étant le relief et l'isolement. Ils ont cependant connu une certaine fréquentation, à pied, à cheval ou en voiture, que ce soit pour le voyage, le commerce, la Poste ou le roulage.

A la fin du XXe siècle, la création des autoroutes A42 et A40, de Lyon à Pont-d'Ain et de Mâcon à Saint Gervais par le Pays de Gex, irriguent définitivement le Haut-Bugey.

CHEMINS DU XVIIe SIÈCLE

Sous l'Ancien Régime, le seigneur de Varey bénéficie d'un droit de péage sur les marchandises qui transitent sur tout le mandement, notamment à Hauterive et St Jean-le-Vieux où un péage a été mis en place en 1380, sous l'administration savoyarde. Ces deux villages sont implicitement les points de passage principaux sur les terres de Varey. Peu avant le Traité de Lyon, on projette la construction d'un pont en pierres sur l'Ain à Chazey : un mémoire est rédigé à cet effet[4], preuve évidente d'un trafic important.



ARREST
DU CONSEIL D'ESTAT
DU ROY,
Qui maintient le Sieur de Beaurepaire dans un droit de peage par terre dans l'eſtenduë de la Seigneurie de Varey en Bugey.
Du 3. Janvier 1730.
Extrait des Regiſtres du Conſeil d'Eſtat.
VU par le Roy, eſtant en ſon Conſeil, les Titres & Pieces repreſentez en exécution de l'Arreſt du Conſeil du 29. Aouſt 1724. & autres rendus en conſequence, par le Sieur de Beaurepaire, Seigneur de Varey en Bugey, ſe prétendant en droit de percevoir un droit de peage par terre dans l'eſtenduë de ladite Seigneurie de Varey; ſçavoir, Copie collationnée d'une tranſaction ſur procés, paſſée le 25. Aouſt 1629. entre Charles Duguié Seigneur de Varey & Inſurieu, d'une part, & les habitans deſdits lieux d'autre; par laquelle ledit Sieur

Le droit de péage de 1380 est confirmé par le roi LOUIS XV en 1730, malgré la ferme volonté de les supprimer – Archives nationales, disponible sur Galica.

1 Voir nos notes concernant le site des Colombières.

2 Institut national de recherches archéologiques préventives.

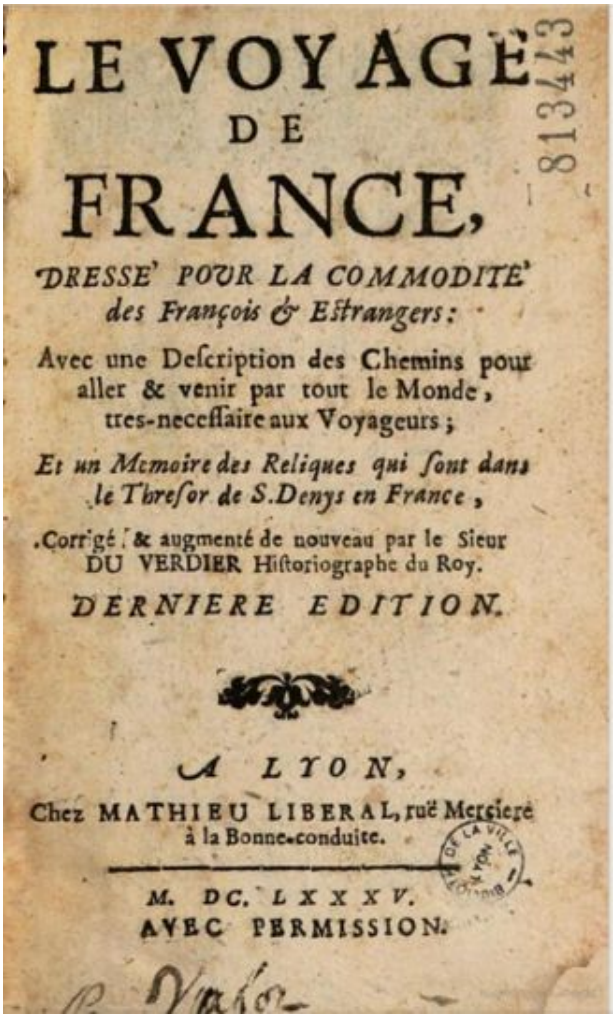
3 Thèse intitulée : *Le système routier gallo-romain entre Rhône, Loire et Rhin, tracés, structure, monuments.*

4 Inventaire des archives de Côte d'Or antérieures à 1790, cote B 791.

Saint-Jean-le-Vieux, Jujurieux, Cerdon, Maillat…

C’est la route des piétons et des cavaliers : elle est courte, mais ses fortes pentes l’interdisent aux chariots. Les auberges, tels les logis du Lion d’Or à Saint-Jean-le-Vieux ou celui du Griffon d’Or à Jujurieux, font partie des étapes salutaires aux voyageurs.

Abraham Gölnitz confirme le passage par Jujurieux, Mérigniat et Cerdon, dans les récits de ses deux voyages qu’il effectue entre Lyon et Genève, dès 1628.



LE VOYAGE
DE
FRANCE,

DRESSE' POUR LA COMMODITE'
des François & Estrangers:

Avec une Description des Chemins pour aller & venir par tout le Monde, tres-neceſſaire aux Voyageurs;

Et un Memoire des Reliques qui ſont dans le Threſor de S.Denys en France,

Corrigé & augmenté de nouveau par le Sieur DU VERDIER Hiſtoriographe du Roy.

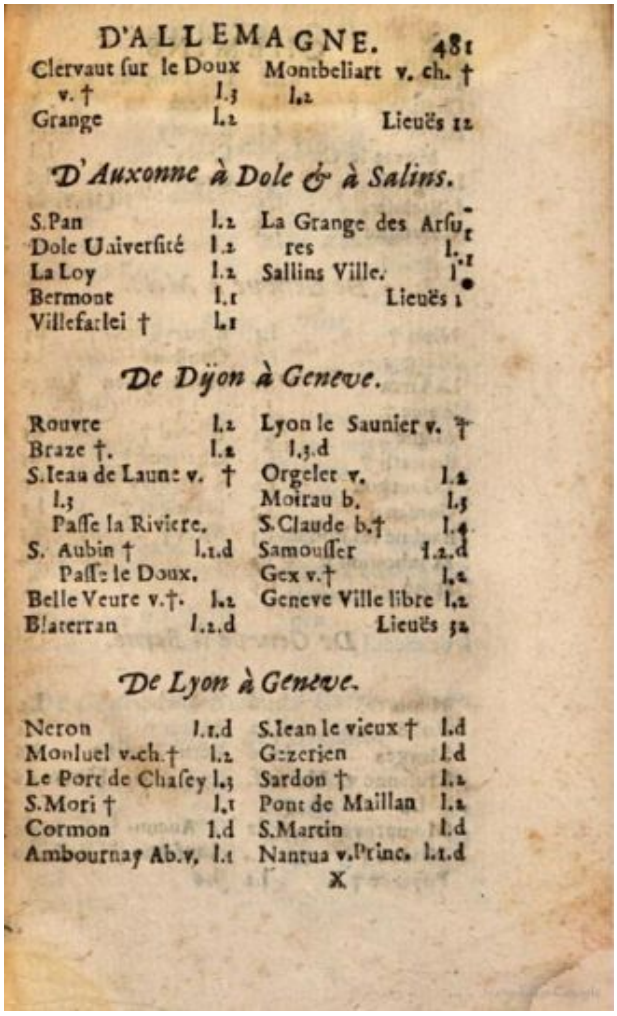
DERNIERE EDITION.

A LYON,

Chez MATHIEU LIBERAL, ruë Merciere à la Bonne-conduite.

M. DC. LXXXV.
AVEC PERMISSION.

Extraits de la brochure « Le Voyage en France » de 1685



D'ALLEMAGNE. 481

Clervaut ſur le Doux v. † l.3 — Montbeliart v. ch. † l.2
Grange l.2 — Lieuës 12

D'Auxonne à Dole & à Salins.

S.Pan l.2 — La Grange des Arſures l.1
Dole Univerſité l.2 — Sallins Ville. l.1
La Loy l.2 — Lieuës 1
Bermont l.1
Villefarlei † l.1

De Dijon à Geneve.

Rouvre l.2 — Lyon le Saunier v. † l.3.d
Braze †. l.2 — Orgelet v. l.2
S.Ieau de Laun: v. † l.3 — Moirau b. l.3
Paſſe la Riviere. — S.Claude b.† l.4
S. Aubin † l.2.d — Samouſſet l.2.d
Paſſe le Doux. — Gex v.† l.2
Belle Veure v.†. l.2 — Geneve Ville libre l.2
Blaterran l.2.d — Lieuës 32

De Lyon à Geneve.

Neron l.2.d — S.Iean le vieux † l.d
Monluel v.ch.† l.2 — Gezerien l.d
Le Port de Chaſey l.3 — Sardon † l.2
S.Mori † l.1 — Pont de Maillan l.2
Cormon l.d — S.Martin l.d
Ambournay Ab.v. l.1 — Nantua v.Prince. l.2.d

X

L’itinéraire passe par Gezerien, pour Jujurieux et Sardon, pour Cerdon – Archives de Lyon

Par Hauterive, Poncin, Cerdon, Maillat…

Ancien chemin des marchands allemands longeant le pré de la Morte à La Route

Montée de la Corriaz entre Pont-de-Préau et Mérignat

Ce serait l'itinéraire des marchands allemands qui commercent à Lyon[1]. Il se trouve qu'en 1619 René de La Couz déplore dans une déclaration, qu'après que la crue de l'Ain ait rendu impraticable le chemin qui longe son pré de la Morte situé à La Route, les chariots des marchands allemands se détournent par sa propriété qu'ils détériorent fortement[2]. Ces voyageurs préfèrent vraisemblablement éviter la pente de la Corriaz, entre Pont-de-Préau et Mérignat, et tentent le dangereux passage sous les roches après Poncin[3]. Puis de La Route ils tirent vers Hauterive, où le seigneur de Varey a instauré un point de péage, complémentaire de celui installé au village de Saint-Jean-le-Vieux. Ces taxes seigneuriales sont destinées à financer une partie de l'entretien des infrastructures, le reste étant réalisé sous forme de corvées. Un pont sur le Riez, entre Hauterive et La Route est encore très fréquenté en 1750, date où il fut nécessaire de le reconstruire[4]. Les péages freinant les échanges commerciaux, on en interdit la création de nouveaux à partir de 1663.

Cormoz, Saint-Jean-le-Vieux, Poncin, Cerdon, Maillat…

C'est la route de la Poste aux Chevaux, peu avant 1676. Les relais sont implantés à Cormoz, Saint-Jean-le-Vieux et Cerdon. À St Jean-le-Vieux, le relais le plus ancien se situe d'abord avant le franchissement de l'Oiselon, à droite en venant d'Ambronay, puis il est déplacé ensuite vers l'actuelle pharmacie.

1 Les marchands helvétiques bénéficiaient de privilèges pour commercer dans le royaume de France.

2 Archives départementales de l'Ain – 3E 1509, f°562 – Acte pour le Sr de Genod, 1619.

3 Déclaration des biens des communautés, 1665-1670 : Bailliage de Bugey du pays de Gex et Valromey, de l'Intendant Bouchut, Dominique Barbero, Guy Brunet, 1978.

4 Archives départementales de l'Ain, cote 3E 3047- f°680.

Extrait de la carte générale de toutes les postes et traverses de France Langlois, 1600 – Archives nationales

Extrait de la carte particulière des Postes de France par H. Jaillot, 1690 – Archives nationales

Attelages du XVIIe siècle illustrant la carte des postes et traverses de France de Langlois – Archives nationales

ROUTES VERS GENÈVE AU XVIIIe SIÈCLE

Vers la suppression des péages

Il est enfin décidé de supprimer les péages entravant le commerce. Un arrêt de Louis XV, le 29 août 1724, ordonne aux bénéficiaires des *droits de péage, passage, pontonnage et autres perçus sur les ponts et chaussées* de produire les justificatifs sous quatre mois. Mais la tâche est immense, car les bénéficiaires y sont hostiles. Le 24 avril 1725, un second arrêt confirme qu'il sera défendu de percevoir lesdits droits, à ceux qui n'auront pas présenté leurs titres au 1er mai 1725. Le seigneur de Varey, Jacques de Beaurepaire s'exécute : Louis XV, au vu des pièces fournies, maintient les droits de péage dans l'étendue de la seigneurie de Varey par arrêt du 3 janvier 1730.

Dans ce document l'acte fondateur est rappelé : il s'agit de la lettre patente d'Amédée, comte de Savoie, du 13 avril 1380, portant inféodation en faveur de Boniface de Chalant, de la terre et seigneurie de Varey en Bugey, consistant entre autres choses dans les droits de leyde[1] et péage.

La perception des péages est la plupart du temps cédée à des fermiers qui sous-traitent à leur tour la tâche à des tiers habitant près des points de perception. Pour éviter les abus, l'arrêt précité fixe désormais le montant des tarifs :

- Homme portant balle et marchandises, 3 deniers ;
- Bœuf taureau, vache, cheval, jument, mulet, mule ou bourrique attelé, chargé ou non chargé, 3 deniers ;
- Pour chaque charrette ou chariot, 6 deniers.

Ainsi Louis XV parvient à supprimer soixante pour cent des péages du royaume. Mais le commerce ne peut véritablement se développer qu'avec des infrastructures de transport adaptées. Or en Bugey, à part les voies d'eau de l'Ain et du Rhône, les voies terrestres sont réduites à des pistes médiocres et peu sûres.

À partir de 1742, plusieurs options sont discutées en passant par Cerdon ou par Avrillat, ainsi que le projet peu réaliste du chemin passant par **Jujurieux, Breignes et Mérignat** qui sera rapidement abandonné.

1 Impôt féodal levé sur les marchandises, denrées et bestiaux vendus sur les foires et marchés par les forains et les étrangers.

Projet de rectification de l'ancienne route royale par Saint-Jean-le-Vieux Jujurieux Mérigniat et Cerdon – Archives départementales de l'Ain – C 1040

Comment désenclaver le Bugey ?

En 1739, les députés des mandements locaux firent un rapport d'*Observations sur les réparations des chemins sur la route de Lyon à Genève*[1]. Son contenu décrit la situation économique du Bugey, les types d'échanges et l'état du réseau de communication :

Les députés des mandements intéressés pour réparation des chemins sur la route de Lyon à Genève, passant par Château-Gaillard et Saint-Jean-le-Vieux, Poncin, Cerdon, Nantua, Châtillon, Colonges et le pays de Gex, pour faire sentir l'importance et la nécessité pour le bien général du pays de faire réparer et rétablir les chemins, feront les représentations[2] *ci-après :*

Les chemins de cette route sont tellement ruinés qu'ils viendront absolument impraticables si on y remédie incessamment d'une manière efficace.

Pour faire sentir l'importance et la nécessité de les rétablir et mettre en bon état, ils doivent représenter[3] *quelle est la plus courte, la plus ancienne, cy-devant la plus fréquentée, la seule praticable en tout temps sans craindre les inondations, située dans des lieux pierreux et graveleux, qui en rendant le chemin ferme, sec, et moins sujette à dépense une fois mise en bon état.*

Cette route est, et a toujours été celle des courtes[4] *des troupes, elle étoit et avoit toujours été de la messagerie de Lyon à Genève appelée la « chasse-marée », il n'y a pas deux ans qu'on l'a fait passer par St Rambert, Seyssel, et la Savoie, parce que le chemin par Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, Nantua, Collonges, est le pays de Gex sont devenus impraticables faute de réparation.*

Ils feront valoir les inconvénients qui se trouvent dans la route par St Rambert, les dépenses infructueuses faites au pont de Rousse qui n'est d'aucun usage lorsque les eaux sont grandes.

Le bac établi au-dessus de Rousse, et vis-à-vis la fontaine a beaucoup d'inconvénients, et il n'y a que peu de jours que le carrosse fut renversé, les marchandises mouillées, et les voyageurs exposés à périr.

Le passage des Usses[5] *n'a pas de moindres inconvénients, c'est un torrent dans le lit duquel le grand chemin est placé, dangereux par sa rapidité et par la surprise de ses eaux qui s'enflent dans un moment, sans qu'on ait presque le temps de le prévoir.*

Mais ceux qui méritent davantage l'attention du conseil de la province, ce chemin étant établi par la Savoye depuis Seyssel jusqu'à Genève, porte l'argent à l'étranger et prive par là les habitants du pays des avantages que les voitures et les voyageurs leur procurent d'ailleurs, s'il y avoit guerre avec la Savoye, il faudrait abandonner cette route et revenir à l'ancienne, quels inconvénients n'y auroit-il pas alors ?

1 Archives départementales de l'Ain – C 1040.

2 Employé au sens de « démonstrations ».

3 Employé au sens de « démontrer ».

4 Synonyme de « courtage ».

5 Vers Marlioz en Savoie

L'avantage des voyageurs, voiturier, et celui de la province et de l'État se trouvent blessés par l'établissement d'un chemin dans un pays étranger, et le pays de Gex est celui qui en souffre davantage.

La route par Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, Nantua, et le pays de Gex, mérite d'autant plus d'attention que les principaux endroits qui sont sur cette route ne subsistent que par un petit commerce, le pays est ingrat, peu fertile, le seul commerce en fait subsister les habitants, il y a dans le pays de Gex plus de 200 personnes qui ne subsistent que par le travail des ouvrages de cristaux, cy devant iIs avoient la liberté de les faire passer par Genève sans payer aucun droit, aujourd'hui messieurs les fermiers généraux les obligent de les faire entrer par le bureau de Collonges, sans quoi ils doivent les droits d'entrée, ainsi ces marchandises sont envoyées à Lyon par la route de Nantua et Cerdon.

Il y a dans le pays de Gex, plusieurs moulins à papier et particulièrement à Thoiry, Allemogne, et Divonne, dont les papiers sont ordinairement vendus à Lyon, pour les y conduire les frais de voiture sont réglés à proportion de la bonté des chemins.

Mais le grand nombre qu'il y a en Bugey sur la route de Nantua et si considérable que les papiers qui s'y fabriquent et qui sont conduits à Lyon, entretiennent des voitures continuelles pour 12 ou 15 grands chariots, ces moulins à papier font subsister un nombre considérable d'ouvriers, ils sont situés savoir : 4 à Cerdon, 8 à Nantua, 2 à Condamine, 2 à Saint-Germain-de-Joux près Chatillon.

Les mauvais chemins enchérissant considérablement le prix de ces voitures, les voituriers sont outre cela exposés à perdre leurs chevaux par le mauvais état où se trouvent ces chemins.

Outre ces fabriques de papier, il y a encore des moulins à soie à Nantua, où l'on ouvre actuellement plus de 150 quintaux de soie.

On fabrique dans les mêmes cantons, est dans les villages qui avoisinent cette route, grande quantité de futaillerie[1]*, peignes, bobines, seaux, barils et qui sont également conduites à Lyon, sans tous ces différents commerces, les habitants pourroient pas subsister, beaucoup moins payer la taille et les autres impôts.*

Les beurres et fromages des montagnes du Bugey sont encore conduits à Lyon et à Genève par la même route.

Le commerce de la tannerie qui est encore un objet intéressant est assez considérable sur cette route, les tanneurs achètent leurs cuirs à Lyon, et à Genève, et ils font aussi voiturer la même route.

Les ouvrages de quincaillerie qui se fabriquent à Saint-Claude, les fromages de Franche-Comté qui sont conduits à Lyon, entrent en Bugey par le bureau de Dortan, et suivent la route dont on parle, c'est un passage important pour le Haut-Bugey, et la route est si commode et si convenable aux marchandises de Franche-Comté que les ordres sont donnés et les alignements pris pour perfectionner le chemin de Saint-Claude à Dortan.

1 Diverses sortes d'instruments en bois.

Les marchandises qu'on tire des pays étrangers par la Suisse à Genève au lieu de passer par la Savoye, suivront cette route de même que les marchandises qu'on envoie de Lyon dans les pays étrangers, si les chemins étoient rétablis, ce qui procureroit des sommes considérables au pauvre pays, au lieu que l'étranger en profite.

Enfin la fourniture des sels pour la traite à l'étranger, qui se fait au Parc, est conduite à Genève par le pays de Gex. Elle est actuellement de 10 000 minots[1], la présente année 1739. Elle sera de 20 000 ce qui produira 20 000 livres tournois à 20 sols[2] par minot à cette partie du Bugey et du Pays de Gex qui est sur la route du Parc à Genève, mais le mauvais état du chemin qui rend les voitures extrêmement difficiles empêche de jouir avantageusement du bénéfice de ces voitures, sans lesquelles ces pays auroient peine à subsister.

Les chemins sont si forts ruinés, la route est tellement détruite qu'il n'y a presque plus d'hôtelleries où un honnête homme puisse loger, il y a même des hôteliers qui ont quitté leurs établissements en Bugey et se sont établis à Frange[3] en Savoye, pour profiter des avantages que l'établissement de la route par le pays étranger leur doit procurer.

Après ces observations on ne pense pas qu'on puisse mettre en parallèle les avantages de la route par St Rambert et Seyssel, avec ceux que celle par Nantua procureront à la province et l'État, surtout si on veut convenir de bonne foy que les lieux où passent actuellement la route, n'ont presque point de commerce, Saint-Rambert en fait peu, Belley aucun, et Seyssel le fait par le Rhône.

Mais pour ôter tout sujet de jalousie entre les communautés situées sur les routes de Saint-Rambert et de Nantua il serait juste et raisonnable de mettre en état et de perfectionner les chemins de l'un et de l'autre, et laisser aux voyageurs, voituriers et rouliers le choix de l'une et de l'autre.

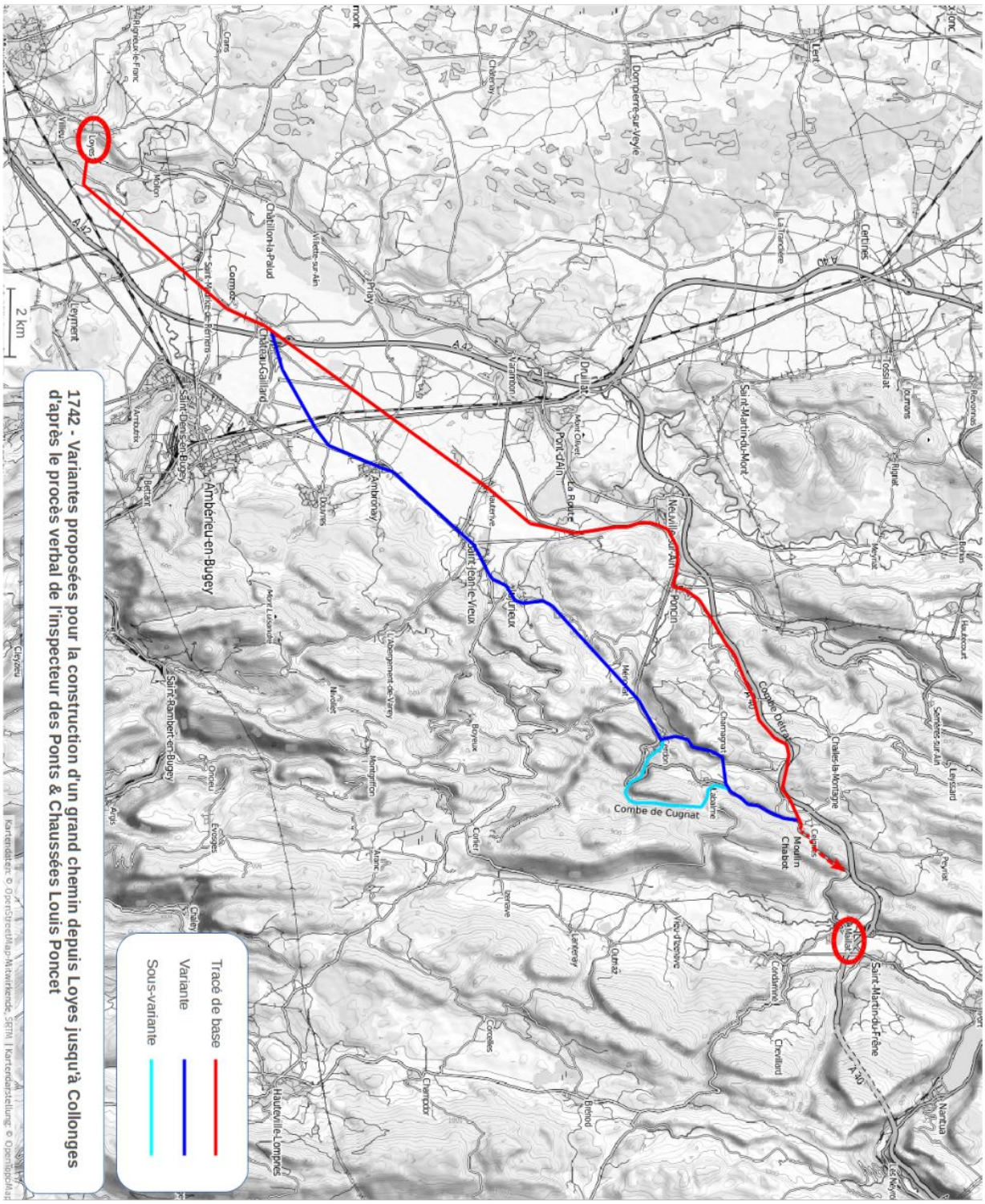
Cet exposé succinct mais sincère doit faire obtenir des bontés et de l'équité de S.A.S. Monseigneur le Duc, que le dit chemin par la route de St-Jean-le-Vieux, Nantua, Châtillon et le Pays de Gex seront rétablis, et mis bon ordre sauf au voyageur l'option.

Pendant les trois années qui suivent, le terrain est observé, arpenté et levé, dans le but de proposer un projet conforme aux volontés d'aménagement de la province, première liaison moderne entre Lyon et Genève.

1 Le minot de sel équivalait à cent livres.

2 Sol : pièce valant 12 deniers. Se prononçait « sou » et équivalait au vingtième de la livre.

3 Frangy, en Savoie.


1742 - Variantes proposées pour la construction d'un grand chemin depuis Loyes jusqu'à Collonges
d'après le procès verbal de l'inspecteur des Ponts & Chaussées Louis Poncet
Tracé de base
Variante
Sous-variante
2 km
Loyes
Châtillon-la-Palud
Ambérieu-en-Bugey
Saint-Jean-le-Vieux
Neuville-sur-Ain
Poncin
Combe de Cugnat
Moulin Chabot
Saint-Martin-du-Frêne
Saint-Martin-du-Mont
Pont-d'Ain
Druillat
Ambronay
Saint-Rambert-en-Bugey
Hauteville-Lompnes
Cormoz
Priay
Certines
Tossiat
Nantua
A 42
A 40

Les études

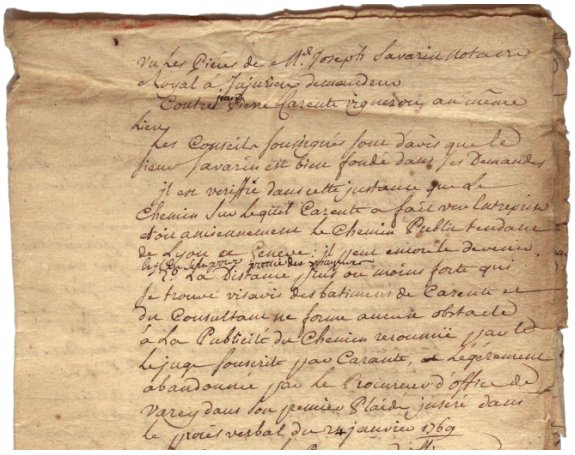
En 1742, l'inspecteur des Ponts & Chaussées Louis Poncet[1] préconise une solution de base passant par Château-Gaillard, Hauterive, Poncin, Avrillat, la Combe Détrat[2], pour aboutir à Moulin Chabot.

Une sous-variante part de Cerdon, monte à la Combe de Cugnat par le quartier de la Suisse et Ramala, pour rejoindre les Combes de Ceignes et Moulin Chabot.

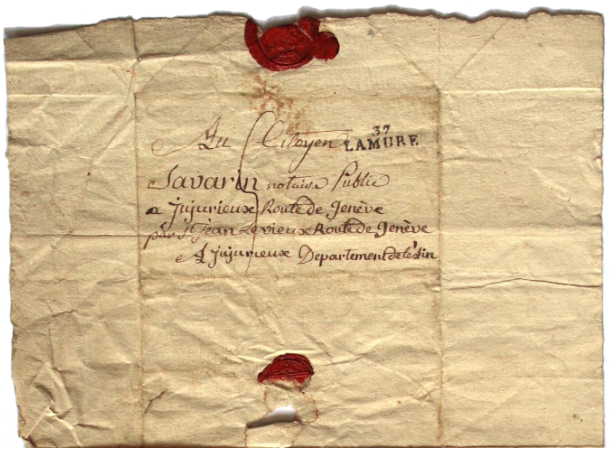
La variante peu réaliste, tirant presque en ligne droite entre Saint-Jean-le-Vieux et Pont-de-Préau, passant près de Breignes et Mérignat est rapidement écartée, comme nous l'avons déjà indiqué.

Les réalisations

En définitive, le tracé retenu est celui passant par Pont-de-Chazey, Ambronay, Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, la « Tire de Cerdon », la Combe Dinant, pour aboutir à Moulin Chabot. Le chemin entre Jujurieux et Pont de Préau perd son statut de route de Genève, mais les habitudes demeurent, car en 1799, la Côte Savarin à Jujurieux est encore dénommée « Route de Genève ».



Contentieux sur la Route de Genève a Jujurieux du 12 mai 1769 - Coll. Particulière



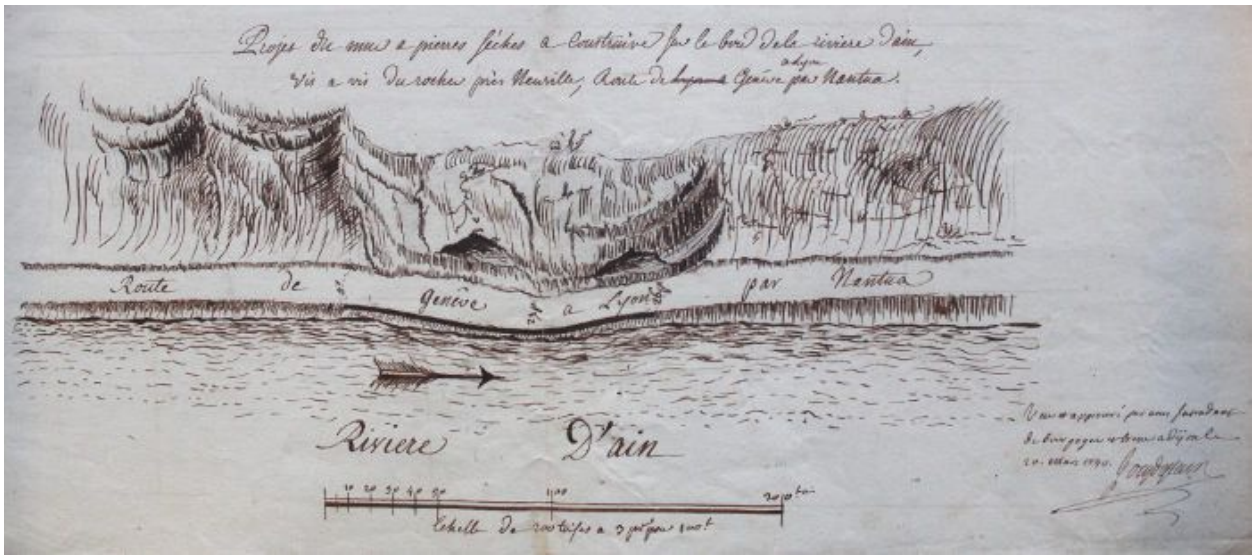
Enveloppe adressée route de Genève à Jujurieux-16 Floréal an VII (1799) - Coll. particulière

Les travaux projetés sur le nouveau tracé débutent, ils sont considérables pour l'époque, notamment dans les parties montagneuses, telles la « Tire de Cerdon », où l'on utilise des « mines » pour fragmenter la roche. L'aménagement de la berge de l'Ain au lieu dit « sous Roches », entre Poncin et Neuville-sur-Ain nécessite l'extraction d'un rocher de 2 000 m^3 qui sert à construire les murs de soutènement permettant le croisement de deux voitures. Sous le château de Chenavel, des perrés[3] sont appliqués sur les talus des remblais de la route, en protection des crues de l'Ain.

1 Auteur du procès verbal de lever de plan où il expose ses propositions. Archives départementales de l'Ain C1040.

2 L'Autoroute A40 en emprunte en partie ce tracé.

3 Revêtement en pierres sèches qui protège un ouvrage et empêche les eaux de le dégrader ou les terres d'un talus de s'effondrer.

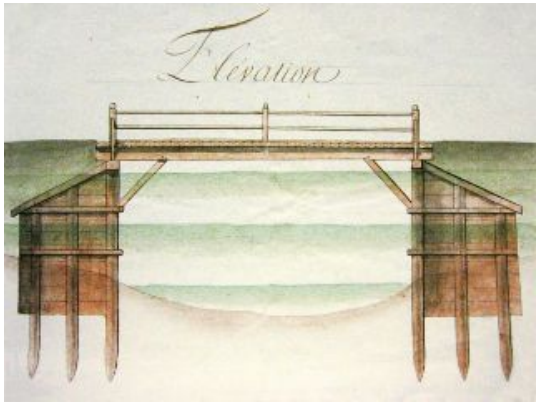


Projet de murs de soutènement au lieu dit "sous Roches" à Poncin (Archives de l'Ain – C 1040)

Un pont en bois sur l'Ain est construit à Chazey. Il sera presque aussitôt ruiné par l'instabilité du lit de la rivière d'Ain. Un pont en pierre lui succède en 1785, et subit le même sort. Le bac à traille reprend alors son lent service, qui durera jusqu'à la construction du pont suspendu en 1820.

En attendant, il est envisagé un itinéraire plus sûr par la Côtière, en rive droite de l'Ain. La Poste aux chevaux de St-Jean-le-Vieux est transférée à Villette ; on aménage la vielle route par Mollon, Pont-d'Ain et Neuville-sur-Ain, où l'ingénieur Aubry construit un ouvrage à deux arches, entre 1771 et 1775.

Pont de Neuville-sur-Ain - Coll. particulière.



Projet du Pont du Suran à Pont-d'Ain. Trois niveaux d'eau : étiage, normal et crue – Archives de l'Ain.

La liaison est opérationnelle quelques années avant la Révolution. La montée de Cerdon reste particulièrement difficile et étroite, malgré son réaménagement, sa forte pente nécessite des che-

vaux de remonte, ce qui stimule l'économie locale jusqu'à la création de la nouvelle côte au siècle suivant. Mais pendant la Révolution le réseau mal entretenu se dégrade fortement.

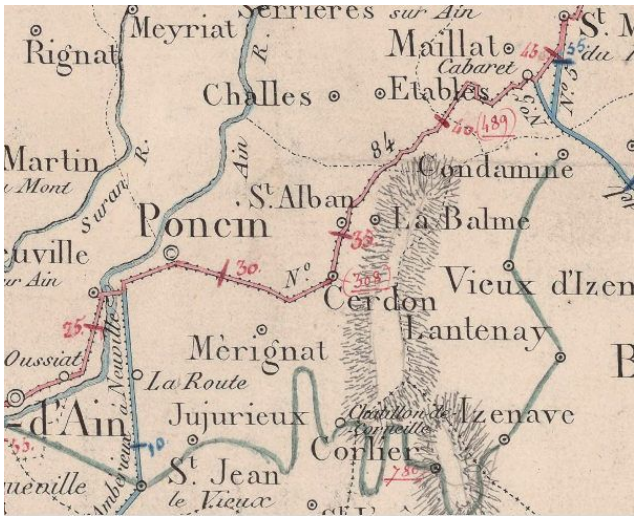
Extrait de la Carte de Cassini de 1766 – Archives Nationales

ROUTES VERS GENÈVE AU XIXe SIÈCLE

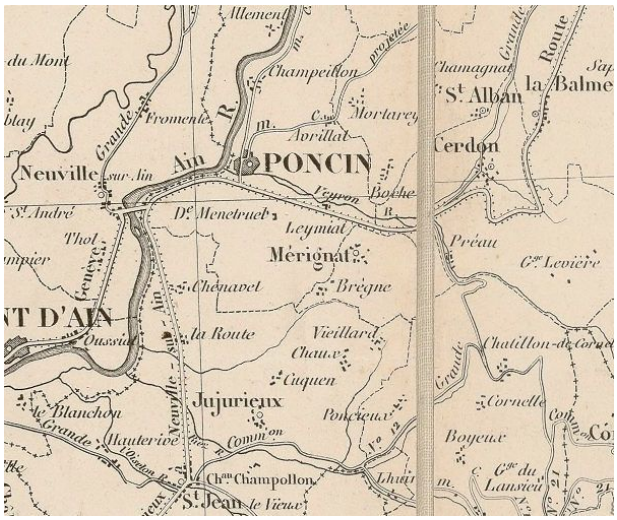
Dans la première moitié de ce siècle, le trafic sur la route Lyon-Genève, prend de l'importance.

Dans ses Observations sur quelques routes du département de l'Ain, le baron de Mornay[1] indique que vers 1838, les Ponts-&-Chaussées recensent dans la montée de Cerdon le passage de plus de 60 000 chevaux par an pour chaque sens, dont 52 000 chevaux de rouliers, y compris les chevaux de remonte nécessaires pour franchir les rampes atteignant par endroit la valeur de 14 %.

Les améliorations



Sur la carte routière du département de l'Ain établie par A. Pelliat en1836, où l'on ne remarque aucune évolution depuis la seconde moitié du XVIIIe siècle – Archives nationales



Extrait de carte du département de l'Ain établie par E. Rembielinsky en 1855 représentant la nouvelle côte de Cerdon – Archives nationales

Plusieurs idées sont lancées pour améliorer la circulation ; certaines abandonnent le passage par le village de Cerdon. Aussi, les autorités tardent à prendre une décision qui serait contraire aux intérêts locaux. Monsieur Devilliers, Inspecteur divisionnaire des Pont-&-Chaussées, écrit le 8 décembre 1837[2] :

« *… il existe des projets de rectification de cette côte, lesquels sont contraires aux intérêts des habitants de Cerdon, qui vivent en grande partie de la location des chevaux de renfort ; et en conséquence, toutes les fois que les conducteurs de ces chevaux s'aperçoivent qu'on fait des observations nouvelles, ils pressent la marche de leurs chevaux afin de faire croire que la remonte n'est pas aussi difficile qu'on peut le supposer* ».

Finalement, deux tracés restent en concurrence : l'un par Poncin, Avrillat, Moulin Chabot, l'autre par Poncin, Pont-de-Préau, le Val d'Enfer et La Balme-sur-Cerdon.

1 Jules Laguette de Mornay, maire de Volognat et conseiller Général de l'Ain.

2 *Annales des Ponts et Chaussées : Partie technique*. 1re partie, Partie 1, A. Dumas, 1838.

La seconde solution appelée « rectification de la côte de Cerdon » est adoptée dans la séance du Conseil Général de l'Ain du 28 août 1839. Ce choix présente plusieurs avantages par rapport à celui passant par Poncin et le Mortaray : il s'élève moins en altitude, dispose de plus de fourrage et de nombreux points d'eau, la traversée de plusieurs villages garantit une meilleure sécurité, et les pentes ne dépassent pas cinq à six pour cent, ce qui économise les chevaux de renfort.

Les travaux qui débutent avant la Révolution de 1848 ne sont terminés qu'en 1852. Ils coûtent 1/3 du budget de l'aménagement total de la RN84, soit 100 000 francs[1]. Le tracé est approximativement le tracé actuel passant par le Val d'Enfer et La Balme-sur-Cerdon. Alors que la nouvelle route n'est pas encore terminée, l'embranchement négocié par les Cerdonnais entre leur village et la nouvelle côte s'achève en octobre 1848. L'ancienne « Tire » de Cerdon est déclassée en Chemin de Grande Vicinalité dans la séance du Conseil Général du 28 août 1852 et prend le nom usuel de « Vieille Côte ».

À partir de la moitié du XIXe siècle la RN84 est concurrencée par le rail :

- Lyon-Genève par Ambérieu et Seyssel, ligne mise en service entre 1856 et 1859.
- Bourg-Ambérieu, ligne mise en service en 1856.
- Tramway Ambérieu-Cerdon en 1897, ligne prolongée jusqu'à Nantua en 1911.

Intérieur d'une grange à Cerdon Godeffroy Engelmann en 1825 – Archives de l'Ain.

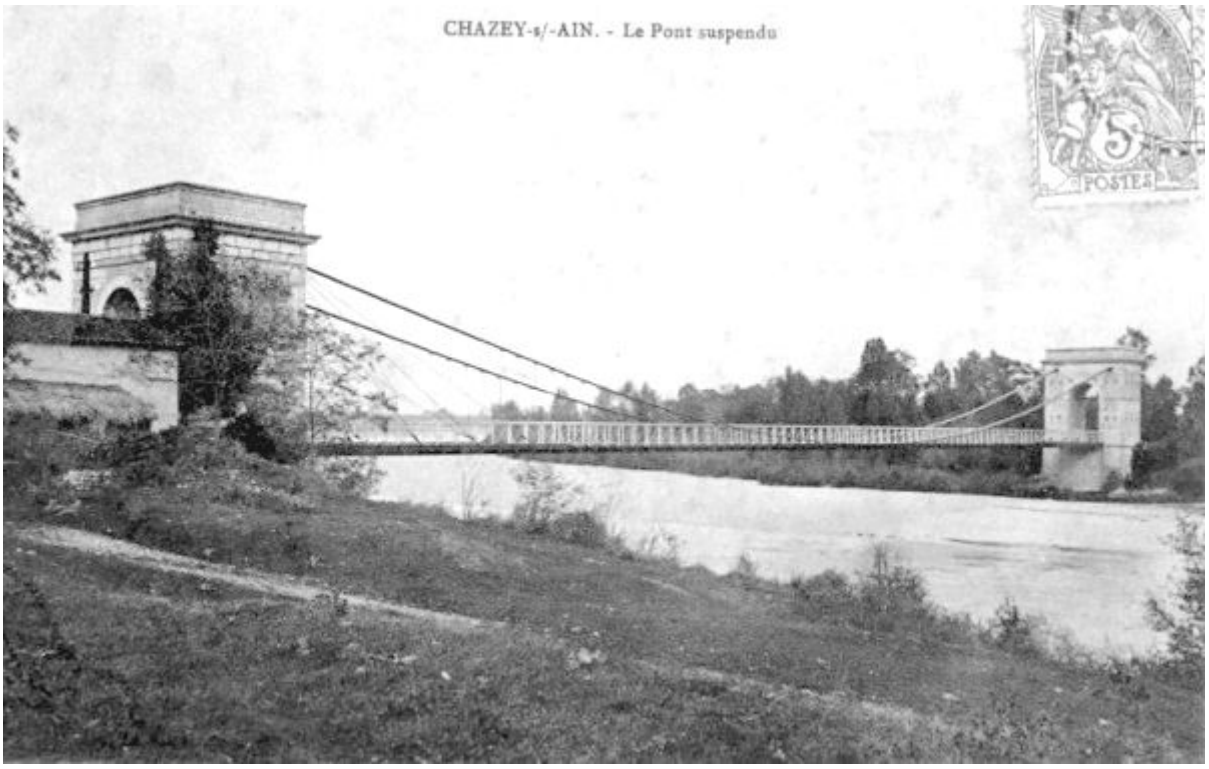
1 *Mémorial annuel administratif, statistique et commercial du département de l'Ain pour 1853*, Imprimerie Dufour, Bourg, 1853.

Avant la construction de la nouvelle côte mise en service en 1852, le commerce et la petite industrie liés au passage et aux chevaux de remonte étaient florissants.

La nouvelle côte de Cerdon vers 1920, doublée de la ligne de tramway Ambérieu-Nantua : malgré la faible pente, on est encore loin du confort actuel, fruit des aménagements réalisés durant tout le XXe siècle – Coll. particulière

Au milieu du XXe siècle, le nouveau pont de Chazey, reprend de l'importance, et une partie du trafic de la rive droite de l'Ain revient vers Saint-Denis-en-Bugey et Saint-Jean-le-Vieux où la rue principale est baptisée dans sa partie nord, « Route de Genève » et vers le sud « Route de Lyon ».

L'accroissement du nombre et du gabarit des camions rendent inadaptée la traversée de la partie historique de Pont-d'Ain. La déviation des poids-lourds de sens montant, par le village de Saint-Jean-le-Vieux, puis dans les deux sens par la construction d'une déviation en rive gauche de l'Ain, sur les communes de Saint-Jean-le-Vieux et Jujurieux, ainsi que la construction des auto-routes A42 et A40, résolvent enfin cet engorgement de circulation.



Le pont de Chazey est remplacé en 1829 par un pont suspendu étroit en fil de fer, construit par M. Seguin, le spécialiste de ce genre d'ouvrages. On ne connaît encore pas les câbles torsadés en acier. Ce pont a été dynamité en 1944, reconstruit en 1957, puis en 1977, toujours pour cause d'instabilité du lit de la rivière.

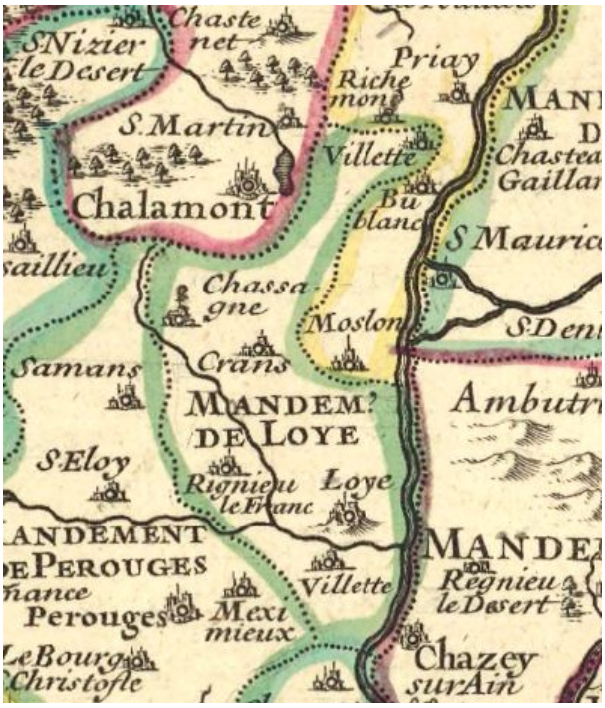
Autres sources

- *Cahiers d'histoire N°3-4, Le désenclavement des Pays de l'Ain 1750-1815*, Louis Trénard, 1989. Disponible aux Archives départementales de l'Ain : *BIB L45-65.*
- *Notice statistique sur le département de l'Ain,* Marc-Antoine Puvis, Imp. P.F. Bottier, Bourg, 1828.
- Journal de l'Ain 1852.

BAC ET PORT DE LOYES

Repères historiques

Antérieurement à la construction des ponts de Chazey, le franchissement de l'Ain se faisait par un bac au port de Loyes, sur le chemin allant de Lyon vers Genève. D'abord privilège des Sires de Thoire-Villars, ce service lucratif fut abergé aux abbés et religieux de l'abbaye cistercienne de Chassagne-en-Bresse, dont Frédéric Marchand publia l'histoire, en 1889[1]. Le Bac et le port de Loyes y sont souvent évoqués. La Teyssonnière leur consacra un paragraphe. Une autre source, est l'arrêt du Conseil d'État de 1731, où sont citées les copies des documents apportés par l'abbaye en preuve de ses droits. Ci-après : relevé chronologique des évènements, fait à partir de ces documents.



Carte représentant le mandement de Loyes Jaillot-1708. Source Gallica

Avant 1314

Le port et le bac de la seigneurie de Loyes appartiennent aux sires de Thoire-Villars.

1314. Humbert V de Thoire et Villars donne à l'abbaye de Chassagne son port de Loyes

Il s'agissait d'un abergeage ou abénévis.

D'après F. Marchand, sa situation était d'abord face au château, en toute logique. Mais il aurait été déplacé au gré de l'instabilité du lit de la rivière d'Ain, parfois en dehors des limites de la seigneurie de Loyes, comme nous le verrons.

> *Copie collationnée sur l'original, & légalisée, de lettres données par Humbert Seigneur de Toyres & de Villars en l'année 1314 contenant la donation par luy faite aux Abbé & Convent du Monastere de la Chassagne, Ordre de Citeaux, du port qui luy appartenoit sur la riviere d'Ain, appellé le port neuf de Loyes, avec le droit d'entrée & de sortie & toutes autres dépendances, sous un servis ou cens annuel de quinze livres viennois ; & à l'effet par ledit Humbert, de demeurer quitte envers lesdits Abbé & Religieux de la Chassagne, d'une somme de cent livres qui leur avoit esté leguée par Henry de Villars Archevesque de Lyon, son*

1 *L'Abbaye de Chassagne-en-Bresse : notes historiques*, Abbé Frédéric Marchand, Villefranche-sur-Saône, 1889.

> *oncle, il a consenti que ledit cens de quinze livres qui estoit à prendre sur le port & passage de Loyes, fut reduit à dix livres.*

HUMBERT V était, selon S. Guichenon, seigneur *de Montréal, du Chastelard, Brion, Trévoux, Matafelon, Arbent, Cerdon, Loyes, Poncin, Montdidier, Montriblod, & du Bourg-Saint-Christophle.* Son père HUMBERT IV était décédé en 1301. Plutôt que de liquider le legs fait à Chassagne par son oncle Henri, il préféra réduire le cens du port et passage de Loyes.

1315. Acte confirmant des lettres de 1314.

> *Copie d'un acte de l'année 1315 par lequel ledit Humbert a ratifié & promis garantir le contenu aux Lettres cy-devant visées.*

Sur ce sujet, Antoine C. de La Teyssonnière a écrit, dans son ouvrage *Recherches historique sur le département de l'Ain*, au volume 3 :

> *Le samedi avant le dimanche où l'on chante Oculi, l'an du Seigneur 1315 (13 mars 1316), Humbert V, sire de Villars, donna en abergeage ou emphytéose perpétuelle, à l'abbaye de la Chassagne, le port de Loyes situé sur la rivière d'Ain, moyennant le servis annuel de quinze livres viennoises, payables à Noël de chaque année. Mais comme Henri de Villars, archevêque de Lyon, oncle dudit seigneur, avait légué à ces religieux une rente perpétuelle de cent sols ou cinq livres viennoises, au principal de cent livres, pour faire un anniversaire pour lui et les siens, alors l'abbaye ne fut tenue de payer audit sire de Villars que dix livres de rente pour la vente de ce port. Il mit les religieux en possession de ce port, en mettant dans la main du celerier de l'abbaye,* ***la corde qui servait à tirer la barque du port.*** *Extrait des archives de Saint-Maurice-de-Rémens : Nos dominus de Villars, personaliter et propria manu per traditionem cujus corde per quam trahitur navis dicti portus in possessionem corporaliter, posuimus fratrem Stephanum dictum Bevret, tunc temporis cellerarium Chassaniæ.*

Le Bac de Loyes avait sa traille située vers le port. Elle consistait en une corde tendue entre deux chèvres situées sur chacune des rives ; un bateau à fond plat y était assujetti par deux filins amarrés sur le même bord, reliés à une poulie courant sur la corde ; le réglage de la longueur des filins permettait d'orienter l'embarcation qui se mouvait sous l'effet du courant, dans l'un ou l'autre sens de traversée.

1383. Rachat en toute propriété du port de Loyes par l'abbaye de Chassagne.

Copie d'un autre acte du 12 Juillet 1383 contenant la vente faite par Humbert Seigneur de Toyres & de Villars, au profit des Abbé[1] *& Religieux du Monastere de la Chassagne, moyennant cent cinquante florins d'or fin, desdites dix livres de cens annuel dû par lesdits Abbé & Religieux, à cause du port de Loyes qu'ils possedoient sur la riviere d'Ain, ensemble de tous les droits & domaines qui pouvoient appartenir audit Humbert sur le port de Loyes pour raison dudit cens de dix livres par an.*

« Passage sur la rivière », huile sur toile-Antoine Claude Ponthus-Cinier (1812 – 1885)

1 Étienne de Bovet, abbé de Chassagne de 1362 à 1386.

1397. Acte de donation du péage de Loyes et autres droits

> *Autre copie collationnée sur l'original, & légalisée, d'un Acte du 19 Janvier 1397 contenant la donation faite par Humbert Seigneur de Toyres & de Villars, au profit des Abbé & Religieux de la Chassagne, du peage de Loyes, Leyde & droit de Marché dudit lieu, droits & émolumens en dependans, à l'exception de la jurisdiction & domaine desdits Peage, Leyde & Marché, qui restoient audit Humbert ; ladite donation faite pour demeurer par luy quitte envers lesdits Abbé & Religieux de cinq cens florins d'or de Florence, à eux leguez pour differentes fondations par le testament d'Humbert Seigneur de Toyres & de Villars son pere, & ce, jusqu'à ce que par luy ou par ses successeurs lesdits Abbé, & Religieux ayent esté remboursés desdits cinq cens florins d'or.*

Par cette donation, HUMBERT VII s'acquittait d'une dette de 500 florins d'or de Florence, que son père HUBERT VI, décédé au château de Poncin le 16 décembre 1369, avait légué à l'abbaye pour différentes fondations faites en l'abbaye. Cette clause perdurerait, pour lui et ses successeurs, jusqu'à remboursement complet des 500 florins d'or, ce qui n'advint jamais.

1430. Confirmation par le duc de Savoie des droits cédés à l'abbaye

> *Copie de Lettres patentes d'Amedée Duc de Savoye, du 20 Octobre 1430 portant confirmation, & en tant que de besoin nouvelle concession, tant pour luy que pour ses successeurs en la Baronnie de Villars, en faveur des Abbé & Religieux de la Chassagne, de tous les dons, concessions & immunitez à eux accordez par ses predecesseurs, dans l'estendue des Mandemens & Chastellenies de Villars & de Loyes, & non ailleurs.*

Le 29 octobre 1402, HUMBERT VII avait vendu la ville et le château de Loyes au comte de Savoie AMÉDÉE VIII. Il en avait cependant conservé la jouissance jusqu'à sa mort qui intervint le 7 mai 1423[1].

1432. Transaction faite par Amédée VIII

> *Copies de Lettres patentes d'Amedée Duc de Savoye, du 24 Juillet 1432 contenant que dans la transaction passée entre ledit Duc de Savoye & Philippe de Levi Comte de Villars le 26 Juin precedent ; il avoit esté entre autres choses stipulé que ledit Sieur de Levi seroit tenu de faire jouïr les Abbé & Religieux de la Chassagne, de toutes les libertez, franchises, prérogatives & immunitez accordées à ladite Abbaye dans les Chastellenies de Villars & de Loyes par Humbert Seigneur de Toyres & de Villars, & ses predecesseurs, & confirmées par les Ducs de Savoy, à moins qu'elles ne fussent extremement préjudiciables à la substitution desdites terres, auquel cas ledit Sieur de Levi s'obligeoit de se soûmettre à ce qui seroit ordonné par ledit Duc de Savoye.*

Philippe III de LÉVIS, vicomte de Lautrec, recueillit en 1372 les terres de Villars et Loyes par son mariage avec Éléonore de THOIRE-VILLARS. Il prit le titre de Comte de Villars lorsque le

1 Source : *Topographie historique du Département de l'Ain*, M.C. Guigue, 1873.

comte de Savoie, devenu duc en 1416, érigea cette seigneurie en comté en 1432[1]. Philippe III décéda en 1440 et son fils aîné, Antoine I, lui succéda[2].

1446. Transaction du comte de Villars

> Copie collationnée sur l'original, & légalisée, d'une transaction passée entre Antoine de Levi Comte de Villars d'une part, & les Abbé & Religieux de la Chassagne, d'autre, le 4 May 1446 par laquelle il a esté convenu que lesdits Abbé & Religieux continueroient de jouïr du peage & du port de Loyes, sous la condition expresse que lorsque ledit Sieur Comte de Villars ou ses successeurs voudroient donner à l'Abbaye de la Chassagne un revenu équivalent au produit dudit peage, dans le Mandement & Chastellenie de Villars ou de Loyes, ou aux environs, ils pourroient rentrer dans la possession dudit peage de Loyes ; & il a esté en outre convenu que la rente annuelle de dix livres, prétendue par lesdits Abbé & Religieux sur la recette de la Seigneurie de Loyes, demeureroit compensée avec le cens annuel de dix livres qui estoit dû par ladite Abbaye audit Sieur Comte de Villars Seigneur de Loyes, sur le port ou pontonage dudit lieu, à moins que lesdits Abbé & Religieux ne justifiassent du titre de l'acquisition qu'ils prétendoient avoir faite dudit cens annuel de dix livres.

Confluent du Neyrieux avec l'Ain (au fond), entre Port de Loyes et Martinaz. Vue prise depuis l'antique chemin de Lyon à Genève rejoignant Cormoz (Château-Gaillard).

1 Source : Archives départementales de Côte-d'Or, Peincedé, B 12014, Tome 21, f°138.
2 Source : Dictionnaire de la noblesse, tome 12, de La Chenaye-Desbois, 1868.

Les religieux apportèrent probablement la preuve de leurs droits, puisqu'ils la détenaient encore en 1731. Antoine I décéda en 1454. Il avait eu deux fils : Jean et Antoine II ; Jean lui succéda[1]. Antoine II fut seigneur d'Onz-en-Bray, terres situées dans le département de l'Oise ; il ne mourut qu'après 1496.

1473. Confirmation par lettres patentes de la Duchesse de Savoie

> *Copie de Lettres patentes données par Jeanne de France[2] Duchesse de Savoye, tutrice de Philibert Duc de Savoye son fils, le 11 Decembre 1473. portant confirmation, & en temps que de besoin, nouvelle concession, tant pour luy que pour ses successeurs au Comté de Villars, en faveur de l'Abbaye de la Chassagne, de toutes les donations, concessions & immunitez accordées à ladite Abbaye dans les Mandemens & Chastellenies de Villars & de Loyes, & non ailleurs.*

Jean de LÉVIS n'eut pas d'enfants ; il vendit le comté de Villars au duc de Savoie par acte passé à Nantes le premier février 1469[3]. Il mourut début 1474[4]. Dès lors, la Maison de Savoie devenait propriétaire du comté de Villars et de la baronnie de Loyes[5]. Il y eu litige entre Antoine II de LÉVIS et la duchesse de Savoie, tutrice du duc Philibert. Pour trancher, le Conseil de Savoie adjugea le comté de Villars et ses dépendances au duc, par échute[6]. Antoine II dut abandonner tous ses droits sur le comté de Villars, mais la duchesse transigea en lui cédant, le mandement de Loyes, le 27 mars 1477. Malgré cela, Antoine II, qui était aussi seigneur de Onz-en-Braye (Oise), s'arrogeait toujours le titre de Comte de Villars et Baron de Loyes sur les lettres qu'il donna aux religieux de Chassagne deux mois plus tard.

1477. Confirmation des privilèges de l'abbaye par Antoine de Lévis

> Copie de Lettres données par Antoine de Levi Comte de Villars Baron de Loyes, le 28 May 1477 par lesquelles il a ratifié & approuvé, tant pour luy que pour ses successeurs, tous les privilèges, immunitez, franchises, confirmations, transactions & exemptions, accordez par ses predecesseurs aux Abbé & Religieux du Monastere de la Chassagne.

1478-1480. Usurpation de territoire

Frédéric Marchand rapporte sur ce point :

> *Vers ce temps[1478], Loyes et Châtillon se trouvaient en lutte ouverte, et le port de Loyes en était la cause. A part un court déplacement, l'usage l'avait maintenu jusqu'alors au-dessous de la ville, vis-à-vis d'une ancienne chapelle, dite de Saint-Jean de Jérusalem. Une crue violente de la rivière ayant obstrué son lit, et le passage, en cet endroit, présentant des dangers, les religieux, en deux différentes fois, le tirèrent plus en amont, à la distance de six portées*

1 Ibidem.
2 Il s'agit plutôt de Yolande de France.
3 Source : Archives départementales de Côte d'Or, Peincedé, B 1201, Tome 21, f°139.
4 Source : Dictionnaire de la noblesse, tome 12, de La Chenaye-Desbois, 1868.
5 Source : Archives départementales de Côte d'Or, Peincedé, B 1201, Tome 21, f°139.
6 Source : Archives départementales de Côte d'Or, B11146.

de balistes[1] « per tractum sex balistarum. » Sans s'en douter, Chassagne avait franchi les limites et porté le bac sur la juridiction de Châtillon. L'inadvertance manquait de gravité ; elle n'aurait pas même été remarquée, si les officiers de Loyes qui, au Moyen Âge, firent de tout motif à chicane envers ceux de Châtillon, n'eussent apposé, sur l'emplacement nouveau, les armes et panonceaux de Savoie. Ainsi aggravée, la violation de territoire tenait du délit. Après l'avoir fait constater, le 18 avril 1480, par prud'hommes et commissaires-feudistes, la justice de Châtillon exigea que les armes fussent enlevées et le port descendu au-delà des bornes communes. On méprisa ses exigences bien plus, à la requête de Chassagne, qui eut le tort de s'associer à de mesquines querelles de subalternes, le fiscal de Villars réclama du Grand Conseil de Chambéry le maintien des choses en l'état. Averti de la démarche, Châtillon recourut directement au Duc lui-même, et, bientôt, le procureur du Bugey, Gabriel Rigard, recevait l'ordre d'informer. L'enquête eut lieu le 12 septembre 1480 ; vingt-trois témoins comparurent. Leurs dépositions, identiques sur le fond, bien qu'un peu différentes dans la forme, firent clairement ressortir les droits de Châtillon. Il n'y avait plus aucun doute. Éclaircie de la sorte, la difficulté était pour ainsi dire résolue. Elle l'était pour Chassagne, car les religieux n'attendirent pas la signification de l'ordonnance ducale pour ramener le port sur la terre de Loyes, d'où ils n'auraient pas dû l'éloigner.

1545-1563. Concile de Trente

À partir du milieu du XVIe siècle, l'abbaye de Chassagne, comme la plupart d'entre elles, est au bénéfice d'abbés commendataires nommés par le roi de France.

1601. Le comté de Villars et la baronnie de Loyes deviennent définitivement Français.

1666-1671. Seconde usurpation de territoire

En sa qualité de seigneurie, Chassagne relevait de la baronnie de Loyes… Les moines de Chassagne se disaient coseigneurs de Châtillon et, parfois, se prévalaient du titre mêmes prétentions à la baronnie de Loyes, où ils avaient érigé, sur trois points différents, des piliers aux armes de l'abbaye ; une fois encore ils avaient remonté le port de Loyes en face de Martinaz et, pour en faciliter les abords, avaient nivelé une douve[2] et creusé des fossés, sur des terrains vagues, il est vrai, mais à l'insu du seigneur[3].

Mais Pierre Perrachon, ancien orfèvre pointilleux, engagea des poursuites, faisant observer :

« que les trois piliers qu'ils avaient fait élever dans la dite baronnie de Loyes, où ils avaient fait mettre leurs armes, un, du côté de Bresse, sur le grand chemin de Lyon à Genève, et l'autre, dans le Bugey, sur le même chemin, et un troisième, au faubourg du dit Loyes, fussent enlevés avec défense d'en rétablir d'autres dans aucun lieu de la dite baronnie et autre juridiction du dit sieur de Saint-Maurice, à peine de 6,000 livres d'amende… »

1 La portée d'une baliste est estimée à 300 mètres par Eric Tréguier dans son ouvrage : *Tyr, le maître siège d'Alexandre*, Guerre & Histoire No 2, 2011. On se situait donc approximativement en face de Martinaz, c'est-à-dire nettement dans la seigneurie de Mollon.

2 ***Douve :*** talus en bordure d'un fossé.

3 Pierre Perrachon, marquis de Saint-Maurice en Roannais, qui possédait Tiret en Bugey, le marquisat de Varambon, la baronnie de Châtillon-la-Palud et le mandement de Loyes ; suzerain de l'abbé de Chassagne.

Mais le Parlement statua en faveur de Chassagne en 1669. Pierre Perrachon fut condamné aux dépens et à verser une indemnité. Un autre arrêt de la Chambre des requêtes confirma le premier, en 1671.

1683. Terrier des rentes de l'Abbaye

> *Extrait collationné le 26 May 1683 à l'original d'un Terrier des rentes de l'Abbaye de la Chassagne, dans lequel est compris le tarif des droits de Leyde & de peage dûs à ladite Abbaye par les passans sur la terre de la Baronnie de Loyes.*

1689-Arrêt contradictoire du Conseil d'État

> *Copie collationnée sur l'original, d'un Arrest du Conseil du 11 Janvier 1689 rendu contradictoirement entre les Abbé & Religieux de l'Abbaye de la Chassagne, & le Sieur de la Bordasse*[1] *de la Tour, par lequel ledit Sieur de la Tour a esté condamné à dédommager lesdits Abbé & Religieux de la perte ou diminution qu'ils pourroient souffrir sur les revenus du droit de port & passage seulement, qui leur appartenoit sur la riviere d'Ain au lieu de Loyes en Bresse, par la construction du pont que ledit Sieur de la Tour avoit entrepris de faire faire sur ladite riviere audit lieu de Loyes ; & il a esté ordonné quil ne pourroit exiger aucun droit de passage sur ledit pont, qu'après l'entier payement dudit dédommagement.*
> *Pareille copie d'une Commission du grand Sceau expediée sur ledit Arrest ledit jour 11 Janvier 1689.*
> *Memoire par lequel lesdits Abbé & Religieux de la Chassagne, Ordre de Citeaux, ont demandé d'estre conservez dans les droits de bac, pontonage, peage & passage, par eux prétendus dans le Mandement de Loyes.*

Le sieur de la BORDASLE était un homme d'affaires ; on sait peu de chose sur lui, sinon qu'il se nommait précisément Raphaël de LA BORDASLE D'ANGLURE, qu'il était chevalier et seigneur dudit lieu[2]. Il fonda, le 12 janvier 1690, une société composée de plusieurs éminentes personnes, toutes détentrices d'une charge royale, pour l'exécution d'un canal navigable très innovant reliant Saint Maur à Paris[3].

Le roi lui avait délivré des lettres patentes qui l'autorisaient à établir un pont en bois sur l'Ain, entre Loyes et Chazey, et d'en percevoir le péage pendant 29 ans[4]. Cela était juridiquement possible depuis l'ordonnance de 1668 prescrivant l'intégration des rivières flottables et navigables de France dans le domaine royal. L'idée d'un pont n'était pas nouvelle, car déjà en 1615, il avait été envisagé par la châtellenie de Chazey d'en construire un en pierre sur l'Ain[5].

1 Erreur de transcription : il s'agit de Raphaël de La Bordasle.
2 Village situé dans la Marne.
3 Source : *Les premiers commis de Croissy et de Torcy*, Piccioni, 1928. Voir aussi les documents disponibles sur Gallica.
4 Source : Archives départementales de la Côte d'Or, B 11390.
5 Source : Archives départementales de la Côte d'or, B 791.

1731. Fixation des conditions d'exploitation du bac de Loyes et suppression des péages terrestres et portuaires

Après vérification des titres ci-dessus présentés, le roi de France en son Conseil statua :

Ouy le Rapport du Sieur Orry Conseiller d'Estat, & au Conseil Royal, Controlleur géneral des Finances,
LE ROY ESTANT EN SON CONSEIL, conformement à l'avis desdits Sieurs Commissaires, a maintenu & maintient lesdits Abbé & Religieux de l'Abbaye de la Chassagne, dans le droit de bac ou passage par eux prétendu sur la riviere d'Ain au port de Loyes en Bresse, pour en jouir & percevoir les droits suivant le Tarif cy-après ; sçavoir,
I. Par personne à pied, trois deniers.
II. Par personne à cheval, un sol.
III. Par charrette ou autre voiture à un cheval, deux sols.
IV. Pour chaque cheval d'augmentation ausdites voitures, un sol.
V. Les personnes qui seront dans les voitures, les conducteurs, domestiques & marchandises, seront exempts en payant pour les voitures les droits cy-dessus.
VI. Pour chaque teste de gros betail, six deniers.
VII. Pour chaque porc, trois deniers.
VIII. Pour chaque mouton, brebis, ou chevre, un denier.Sa Majesté fait très-expresses inhibitions & deffenses ausdits Abbé & Religieux de la Chassagne, & à leurs successeurs, de percevoir pour raison dudit passage, d'autres ni plus grands droits que ceux cy-dessus exprimez, même dans les temps des débordemens ; comme aussi leur enjoint d'entretenir en bon estat les charrieres, bacs & bateaux necessaires, avec nombre d'hommes suffisant pour le passage sûr & commode en tout temps de ladite riviere d'Ain au port de Loyes, duquel port les abords seront aussi entretenus à leurs frais, & rendus de facile : accès, sans qu'il puisse estre exigé aucun droit sur ce qui pas sera ladite riviere à gué : Sa Majesté ordonne en outre que desdits Abbé & Religieux de la Chassagne se conformeront pour d'exploitation dudit droit de bac, aux Edits, Declarations & Arrests de Reglement concernant les droits de bac, le tout à peine contre eux de restitution des droits qui auroient esté induement exigez, & de restitution dudit droit de bac au Domaine de Sa Majesté ; & contre leurs fermiers ou receveurs, d'estre poursuivis extraordinairement comme concessionnaires, & punis suivant la rigueur des Ordonnances.
Au surplus Sa Majesté a supprimé & supprime les droits de peages prétendus par les dits Abbé & Religieux de la Chassagne, au port & dans l'estendue du Mandement dudit lieu de Loyes, & leur fait très expresses inhibitions & deffenses d'en continuer la perception à l'avenir, soit par terre ou par eau, à peine contre eux de restitution des droits qui auroient esté exigez, & d'une amende arbitraire au profit de Sa Majesté ; & contre leurs fermiers & receveurs, d'estre poursuivis extraordinairement comme concessionnaires, & punis suivant la rigueur des Ordonnances.
Sa Majesté declare n'avoir entendu statuer par le present Arrest sur les droits de Leyde pretendus par lesdits Abbé & Religieux de la Chassagne, sur les marchandises & denrées qui se vendent & debitent aux foires & marchez dudit lieu de Loyes, attendu que lesdits droits ne sont sujets à la vérification ordonnée par l'Arrest du Conseil du 29 Aoust 1724.
FAIT au Conseil d'Estat du Roy, Sa Majesté y estant, tenu à Marly le deux Octobre mil sept cens trente-un.

Signé PHELYPEAUX.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU ROY DE FRANCE ET DE NAVARRE : Au premier nostre Huissier ou Sergent sur ce requis. Nous te mandons & commandons par ces, presentes signées de nostre main, que l'Arrest cy-attaché sous le Contre-scel de nostre Chancellerie, donné ce jourd'huy en nostre Conseil d'Estat, Nous y-estant, pour les causes y contenues, tu signifies aux Sieurs Abbé & Religieux de l'Abbaye de la-Chassagne, Ordre de Citeaux, y dénommez, & à tous autres qu'il appartiendra, à ce que personne n'en ignore ; & fais en outre pour l'entière execution d'iceluy, à la Requeste de nostre amé & feal le Sieur Mailhard de Balofre nostre Conseiller en nos Conseils, Maistre des Requestes ordinaire de nostre Hôtel, & nostre Procureur general en la Commission establie par l'Arrest de nostre Conseil du 29 Aoust 1724 pour l'examen & vérification des Titres des droits de peages, bacs & autres droits de cette nature dans l'estendue de nostre Royaume, tous commandemens, sommations, & autres actes & exploits requis & neccessaires, sans autre permission ;
CAR TEL EST NOSTRE PLAISIR.
Donné à Marly, le deuxieme jour d'Octobre, l'an de grace mil sept cens trente-un, & de nostre Regne le dix-septieme.

Signé LOUIS,

et plus bas : Par le Roy,

Signé PHELYPEAUX

Extrait de la carte de Cassini, après 1775-Source Gallica

Des notes et extraits ci-dessus, il ressort que les droits de passage de Loyes étaient, durant la féodalité, un privilège seigneurial. Les Thoire-Villars cédèrent ces droits à l'abbaye de Chassagne-en-Bresse en 1314. À partir du milieu du XVIe siècle, l'abbaye fut au bénéfice d'abbés commendataires.

Par basses eaux le franchissement de l'Ain se faisait à gué. L'emplacement du port de Loyes et de sa *corde* se modifiait au gré de l'instabilité du lit de la rivière. Ces déplacements techniquement faciles se heurtèrent parfois au droit territorial.

Un peu avant 1689, un pont de bois à péage, situé de manière imprécise entre Loyes et Chazey, fut concédé à un homme d'affaire pour une durée de 29 ans. Cela était rendu possible par l'ordonnance de 1668 qui classa l'Ain, rivière flottable, dans le domaine royal en 1668. Les moines de Chassagne conservèrent cependant leurs privilèges de pontonnier. Les travaux débutèrent, mais la durée de service de ce pont est inconnue.

La cupidité incita à l'augmentation du montant des péages et la négligence du service fait par les fermiers du passage. L'arrêt du Conseil du roi de 1731 rappela les bons usages, fixa les tarifs, et interdit à l'abbaye d'exiger des péages terrestres ou portuaires illégaux dans le mandement de Loyes.

Il faudra attendre encore quelques années avant que les provinces de Bresse et de Bugey financent les ouvrages qui traverseront l'Ain au Pont-de-Chazey.

LES PONTS DE CHAZEY DU XVIIIe SIÈCLE

S'il fut grandement question de construire un pont en bois entre Loyes et Chazey, à la fin du XVIIe siècle, comme on a pu le voir dans la partie consacrée aux port et bac de Loyes, il était déjà projeté un pont en pierre en 1615[1]. M. CÉARD, Ingénieur en chef de la Province du Bugey, affirma même qu'il y eut, avant le milieu du XVIIe siècle plusieurs ponts construits pour franchir les bras multiples de l'Ain au niveau des *brotteaux* de Villieu. Mais ce n'est qu'à partir de 1750 qu'il est possible de s'appuyer sur les documents conservés aux Archives départementales de l'Ain, complétés par les rapports manuscrits du Conseil des Ponts-&-Chaussées, conservés à l'ENPC, dans le volume 26, coté MS 233. L'analyse de l'ensemble de ces archives permet la reconstitution historique de la période couvrant une soixantaine d'années de combats difficiles menés contre la nature, par les élus, les entrepreneurs et les techniciens qui eurent parfois à se « réinventer ».

La situation vers 1750

Bien que financés par les provinces, c'est l'administration royale qui lançait les études et avait la responsabilité des travaux routiers et d'infrastructure importants, nécessaires au développement du royaume. Ces cas étaient systématiquement débattus au sein du Conseil des Pont-&-Chaussées siégeant à Paris.

Vers 1750, on décida de construire deux ouvrages d'art pour franchir la Rivière d'Ain, dans un emplacement où elle se divisait en deux bras, ou *brassières*, dans l'axe du pont routier actuel. L'Ain étant la limite entre les provinces de Bresse et de Bugey, ces ouvrages furent baptisés respectivement : le Pont de Bresse et le Pont de Bugey. Ils étaient reliés par une levée construite sur l'île centrale.

Construction du « Pont de Bresse » (1752-1764)

Le Pont de Bresse appelé parfois « Grand Pont », de par sa longueur de 50 toises entre culées, fut construit entièrement en bois, sur 10 palées[2] de 24 pieds de hauteur, avec deux culées maçonnées. Cette passe, constituée par l'ancien lit de la rivière, était large, mais très peu profonde, du fait des atterrissements qui s'opposaient au passage des eaux, sauf par temps de crues. Les culées n'avaient que 5 pieds 6 pouces d'épaisseur[3], proportionnellement à la légèreté du tablier.

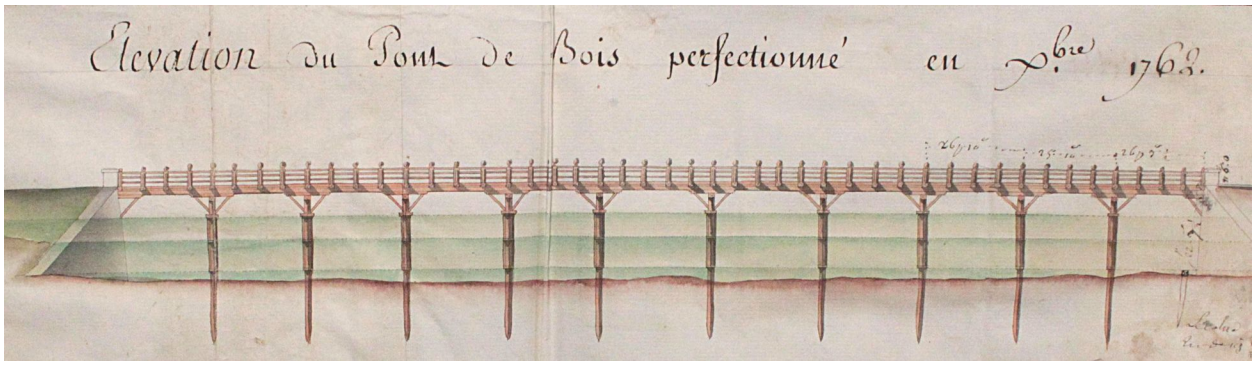
Les travaux furent adjugés au sieur NIEPCE par l'intendant de Bourgogne, Jean François JOLY de FLEURY, conseiller du Roi, le 13 mai 1752. Il s'agissait de construire un pont de bois, plus un bâtiment atelier-magasin pour l'entretien, pour un montant de 98 000 livres, sous un délai de quatre années. Le décès de deux sous-traitants, ajoutés aux aléas techniques et climatiques, firent

1 Inventaire des archives de Côte d'Or antérieures à 1790, cote B 791.
2 ***Palées :*** pieux appointés enfoncés dans le lit du cours d'eau pour soutenir les piles en bois.
3 Sources : États des divers mémoires, rapports et dessins relatifs à l'art de l'ingénieur et recueillis par M. Bruyère, Volume 26, Archives de l'École Nationale des Ponts-&-Chaussées, cote MS 233, pages 19 à 23.

prendre au chantier un retard considérable. En 1761 on battait encore des pieux côté Bresse. Les bois furent mis en peinture début 1764, et la réception eut lieu les 2 et 3 avril[1]. Pendant cette période, les pontonniers, voyant arriver la fin de leur monopole, avaient rendu l'affichage des tarifs du bac illisible, de manière à estamper les voyageurs avec bonne conscience !

Une technique de fondation spéciale

Le plus ancien mémoire concernant le pont de Chazey est celui rédigé par Mr de SAINT-ANDRÉ, Ingénieur des Pont-&-Chaussées, le 30 novembre 1756. Il est relatif à l'emploi d'une technique de fondation atypique. Son auteur était rétif à l'usage de fondations traditionnelles faites habituellement avec batardeau et épuisement, qui n'auraient pu résister aux crues subites et violentes. En effet, les flots, de temps de crue, atteignaient une vitesse de 14 pieds par seconde ; ils charriaient de grosses pierres et modifiaient sans cesse le lit graveleux, provoquant d'importants affouillements au moindre remous. Il opta donc pour une autre méthode imaginée par Mr PERRONET, Inspecteur des Ponts & Chaussées et Directeur du Bureau des Plans à Paris, qui s'était lui-même inspiré de l'ouvrage « Architecture hydraulique » de M. BELIDOR, édité en 1737[2].



Dessin en élévation du Pont de Bresse – A.D. 01, C 1087

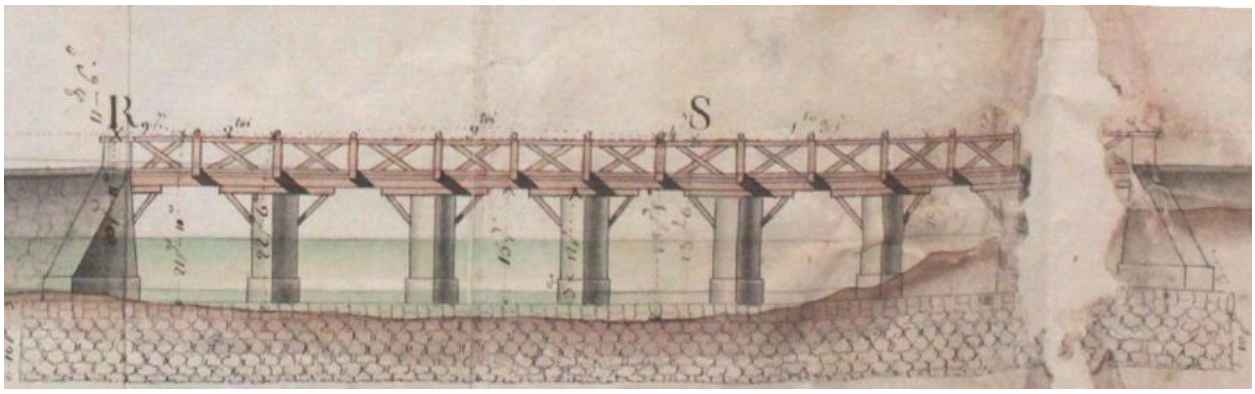
Ce procédé économique de confection des semelles dispensait de réaliser des batardeaux qui n'auraient pas résisté aux violentes crues, et des épuisements rendus impossibles en présence de la nappe phréatique. Pour chaque fondation, on devait araser le fond du lit à 2 pieds sous le niveau des plus basses eaux. Puis on immergeait sur ces plateformes un gros grillage à mailles carrées, amené par radeaux. Dans chacune des mailles on battait des pieux recépés au niveau du grillage. Le battage de pieux en grand nombre dans de la grave roulée incompressible par nature, avait l'inconvénient de faire remonter le sol environnant du volume de matériaux déplacés, si bien que les semelles se trouvèrent à un niveau supérieur à celui qu'on s'était fixé. Une ceinture de pales-planches en bois, recépée à 2 pieds 6 pouces de hauteur au-dessus du sol, entourait ce grillage et servait de coffrage au béton coulé pour la semelle. L'arase du béton se tenait 6 pouces au-dessus des basses eaux. Sur ces semelles ainsi faites, on élevait les maçonneries des culées. On procéda de manière identique pour l'édification des piles maçonnées du pont de Bugey.

1 Source : Archives départementales de l'Ain, C 1087.

2 Citation extraite des *États des divers mémoires, rapports et dessins relatifs à l'art de l'ingénieur et recueillis par M. Bruyère*, Volume 26, Archives de l'École Nationale des Ponts-&-Chaussées, cote Ms 233.

Le Pont de Bugey

Sous le pont de Bugey, placé sur la brassière orientale étroite mais profonde, s'écoulait en temps normal le flux principal de la rivière ; le lit était 14 pieds plus bas que celui du côté de Bresse. Ce pont, posé d'abord sur 6 piles, aurait été par la suite allongé pour augmenter son débouché ; malgré cette précaution, il fut emporté peu avant 1780.



Dessin en élévation du premier Pont de Bugey – A.D. 01, C1087

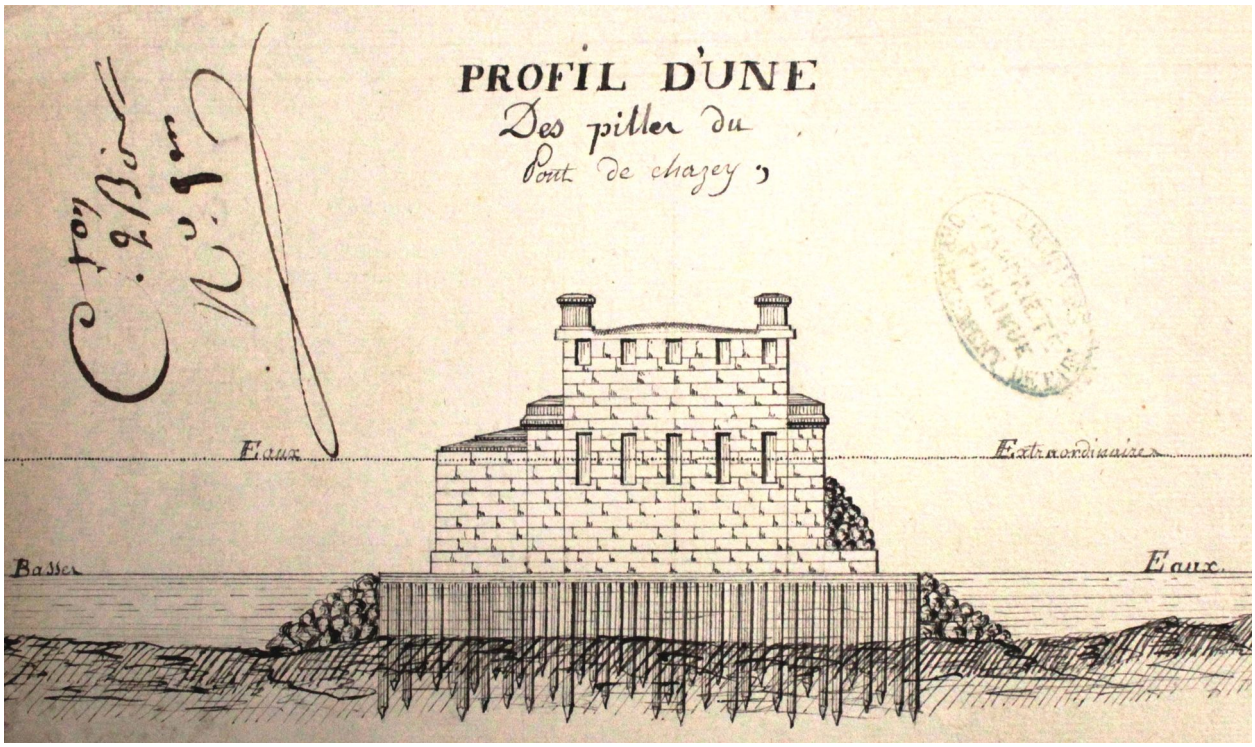
Le trafic vers Genève se fit alors entièrement par le pont de Neuville-sur-Ain nouvellement construit. Malgré la remise en service d'un bac, les assemblées des provinces de Bresse et de Bugey cherchèrent une solution pour rétablir le commerce, car la liaison vers le bas Bugey était rendue difficile. Les finances étaient au plus bas, et le public faisait pression sur les élus pour un prompt rétablissement du passage de Chazey. Les syndics estimaient avoir déjà beaucoup investi dans ces ouvrages pour un résultat décevant. Certains souhaitaient pourtant reconstruire un pont de Bresse durable en pierre, et faute de mieux, un pont provisoire côté Bugey.

Construction d'un pont unique en maçonnerie et charpente vers 1788

Nicolas AUBRY, Ingénieur en chef, rédigea un projet de pont en pierre en 1781 ; son subalterne, Nicolas CÉARD, avait proposé en 1783 aux provinces qui l'avaient acceptée, une autre version plus économique. On avait déjà signé un contrat, lorsque sa hiérarchie vexée, cassa le marché et fit muter l'auteur au port du Havre ![1]

Le projet AUBRY, estimé à 500 000 livres, fut également remis en cause suite à une visite des lieux par l'Inspecteur général COLUEL. Le 6 septembre 1784, il proposa la construction d'un pont unique, côté Bresse, en charpente de trois arches, appuyées sur les anciennes culées et deux piles en maçonnerie ; la brassière côté Bugey serait obturée, et l'ancien pont de Bugey remplacé par une levée, revêtue de perrés[2].

1 *Sources : Mémoire et observations historiques et critiques…,* Nicolas Céard, Librairie des ingénieurs de l'École Royale des Ponts-&-Chaussées, Paris, 1820. Aussi : *États des divers mémoires, rapports et dessins relatifs à l'art de l'ingénieur et recueillis par M. Bruyère*, Volume 26, Archives de l'École Nationale des Ponts-&-Chaussées, cote MS 233



Pile avec sa fondation et les endents propres à recevoir l'arche en bois et le tablier – A.D. 01, C 1087

Nicolas AUBRY dû revoir une première fois sa copie. Puis son nouveau projet fut encore modifié le 25 janvier 1785 par les inspecteurs parisiens, COLUEL et de CESSART : ils proposaient de construire quatre travées en charpente de 68 pieds d'ouverture chacune, appuyées sur 3 piles en maçonnerie de 9 pieds de large, l'ensemble pour un montant de 119 477 livres. À quelques modifications près dans le système des travées, le Conseil des Ponts-&-Chaussées accepta ce projet.

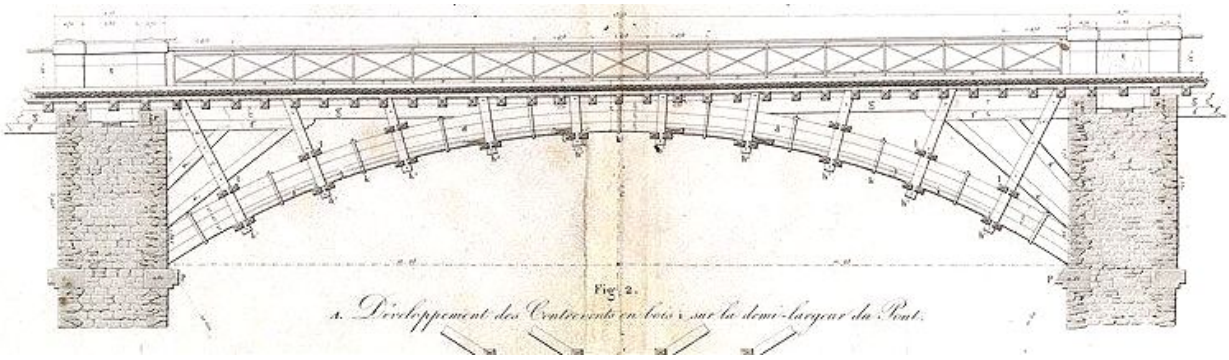
Nicolas AUBRY fit donc exécuter cet ouvrage innovant, dont il n'existe malheureusement aucun dessin. Ce pont était encore en service au début du XIXe siècle. Cet ouvrage à la technique remarquable, fit écrire Amand-Rose EMY, dans le volume 2 de son *Traité de l'art de la charpenterie :*

> *On ne peut douter que le système de construction du pont de Trajan[1] n'ait suggéré l'idée d'employer des cintres en charpente dans les ponts modernes, pour soutenir leurs planchers. Le pont de Chazey, sur l'Ain, paraît être le premier qui ait été construit en France suivant ce système. Nous n'en donnons point de dessin, et nous n'en parlons ici que parce qu'il a servi de modèle à beaucoup d'autres ponts de cette sorte. Nous donnons plus loin la description du pont d'Ivry, qui a reçu, dans son exécution, un grand nombre de perfectionnements. Nous nous bornerons donc à dire que le pont Chazey était composé de quatre arches de 19,50 mètres d'ouverture ; il était porté sur des piles et culées en maçonnerie ; les arcs de chaque ferme ; tous en dessous du plancher du pont, étaient composés de deux cours de pièces su-*

2 ***Perré :*** Revêtement en pierre sèche ou en pierre liée que l'on aménage au pied ou sur le flanc d'un talus sujet à des glissements.

1 Ancien pont romain sur le Danube, construit selon la même technique.

perposées jointes à crans ou endents[1], taillées en arcs de cercle et serrées par des boulons, distribuées entre des moises pendantes ; des contre-fiches se trouvaient placées entre les arcs et les longerons horizontaux pour soutenir ces longerons entre les points d'appui des sommets des arcs et les parements des piles et des culées.



Pont d'Ivry en bois-1832 – H. C. Emmery – Planche 10, fig.1, partie

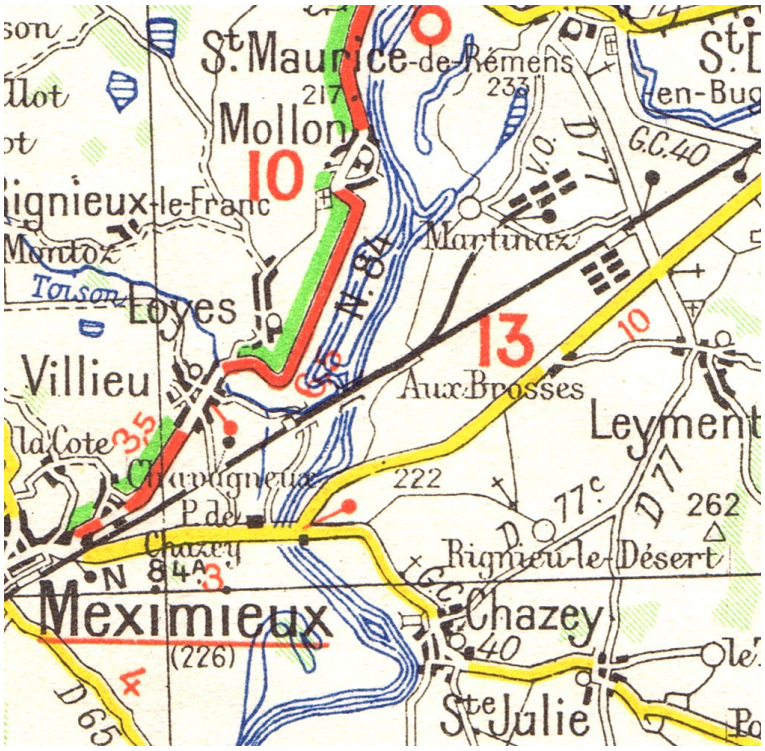
Ce pont comportait 3 piles en pierres, 4 arches de bois de chêne de 19,20 mètres de portée et d'une largeur de 6,50 mètres, pour une longueur totale de 76,60 mètres, et un débouché de 472 mètres carrés[2]. Il inspira la construction de plusieurs autres ponts, en France et même en Europe[3], souvent beaucoup plus importants.

En 1788, le pont était terminé. Malheureusement, la rivière avait un peu de mal à vouloir passer sous l'ouvrage neuf. Monsieur CÉARD, rentré de son exil, proposa alors des aménagements complémentaires. Entre temps il avait été nommé Ingénieur en chef.

Aménagements annexes

Ceux-ci consistaient à déblayer le lit de la passe de Bresse et à construire, en rive gauche, une digue en écharpe de presque un kilomètre, entre la culée orientale du nouvel ouvrage et le barrage placé à l'amont de la passe de Bugey. Sur cette rive, la route abandonnait alors l'ancien tracé rectiligne pour passer sur la levée, telle que la représente encore la carte Michelin en 1948. Aujourd'hui, la digue est toujours en place, visible sur la carte IGN au 25 000e.

1 ***Endents :*** encastrements dans les piles et les culées pour recevoir les bouts des fermes (Armand Demanet, Cours de construction).
2 *Traité de la construction des ponts*, Tome 1er, Émilan Gauthey, Didot, Paris, 1813.
3 *Traité de la construction des ponts*, Tome 2e, Émilan Gauthey, Didot, Paris, 1813.



Extrait de carte Michelin, édition 1948, collection particulière

Les travaux furent confiés à l'entrepreneur CARABASSE de Bourg-en-Bresse pour un prix extrêmement bas. Dans un intérêt de rentabilité, ce dernier s'affranchit du cahier des charges : il construisit le barrage de la passe de Bugey avant de draguer la passe de Bresse. Le résultat fut que le niveau derrière le barrage atteignit un cote telle qu'il fut mis en péril. L'entrepreneur exprima ses difficultés, justifia son retard et fit ses doléances, dans une lettre adressée à M. CÉARD le 3 août 1788. 80 ouvriers et 50 chevaux étaient à l'ouvrage.

Malgré ce fâcheux contre temps et un contentieux naissant, les ouvrages furent enfin achevés. S'ensuivit alors une longue période de surveillance, d'entretien et d'adaptations fréquentes et coûteuses pour protéger les ouvrages.

Entretien et réparations

Après chaque crue des travaux urgents s'avéraient nécessaires : ils consistaient pour la plupart du temps à remplacer des enrochements emportés par les violents courants. Les moyens dont on disposait à cette époque ne permettaient pas de mettre en place ni d'arranger de gros éléments de manière précise : ils étaient jetés depuis une barge.

Aux difficultés techniques vint s'ajouter l'instabilité politique : la période révolutionnaire ne facilita pas la tâche des différents acteurs qui s'acharnaient à conserver le passage.

Fin 1795, avec le siège de Lyon, on manquait cruellement d'ouvriers et de chevaux. L'exécution des marchés de réparation, suite aux crues de 1er et 2 décembre, avaient pris du retard et l'inflation des prix était considérable ; elle atteint un tel niveau que les entrepreneurs dénoncèrent leurs contrats. Mais, grâce à l'aide de la Municipalité centrale de Meximieux, qui paya les ouvriers jusqu'à 60 livres par jour, le conducteur des Ponts-&-Chaussées CORSAIN, put finir le chantier en régie[1].

En février 1796, 13 brèches s'étaient ouvertes dans la levée qu'il fallait enrocher de nouveau pour la protéger des plus hautes eaux ; des ornières étaient à combler, et la chaussée de la digue et à graveler[2] ; même chose sur le pont, car on ne roulait pas sur les dosses[3] : elles étaient protégées par un remblai drainé. En avril, les ouvriers, peu confiants en la valeur des assignats, exigèrent de la monnaie métallique[4]. La réception des travaux n'eut lieu que le 14 août 1797[5].

Par économie, le pied de digue n'avait été enroché que sur la partie servant de rive ; ailleurs, c'est-à-dire les 500 mètres en amont du pont, on pensait qu'elle serait protégée par les arbustes, « le brotteau », qui croissaient entre son pied et le cours d'eau. Il n'en fut rien : en septembre 1797, la végétation était emportée sur une longueur allant depuis la culée de Bugey jusqu'à l'angle fait par le tracé de la digue. L'enrochement du pied de digue sur cette partie également fut rendue nécessaire.

La pierre venait parfois de très loin : dans un marché, adjugé le 5 novembre 1797[6] aux citoyens Pijolet, Gordias, Tissot, Louis et Girard, il était dit que la pierre proviendrait des carrières de Tréconnas[7] et la chaux des Combes de Jasseron.

Il était difficile aux carriers d'obtenir des grandes quantités de grosses pierres, propres à résister aux courants violents ; les matériaux apportés sur place se voyaient souvent refusés par le conducteur des Ponts-&-Chaussées. Malgré tout ces efforts, les protections des piles se révélèrent inefficaces. En 1800 et 1801 on crut bon de remplir les affouillements avec du béton. Ce fut peine perdue : en mai 1802 les affouillements sous les piles une et deux, côté Bugey, atteignaient 5,80 mètres de profondeur !

On eut alors l'idée de construire un seuil à l'aval de l'ouvrage, mais il y eut débats : l'ingénieur Émilian GAUTHEY[8] proposa plutôt, d'augmenter le déboucher en rajoutant une arche supplémentaire. Sa proposition fut validée le 19 février 1803, mais M. GAGNEUX, qui avait remplacé M. CÉARD, démontra que seul un faux radier, construit à l'aval du pont pouvait le protéger. L'intérêt économique l'emporta.

1 Source : Archives départementales de l'Ain, 2L 229, f°121.
2 ***Graveler :*** couvrir de gravier.
3 ***Dosses :*** grosses planches posées sur les cintres en travers d'un pont de bois.
4 Source : Archives départementales de l'Ain, 2L 229, f°434.
5 Source : Archives départementales de l'Ain, 2L 230, f°1113.
6 Source : Archives départementales de l'Ain, 2L 232, f°s 196 et 502.
7 Hameau de la commune de Ceyzériat.
8 Originaire de Chalon-sur-Saône, il fut nommé Ingénieur général des Ponts-&-Chaussées en août 1791. Auteur du *Traité de la construction des ponts* cité plus haut.

Le radier fut entrepris, mais M. GAUTHEY avait sûrement raison : il fallait que les eaux s'écoulent plus librement sous l'ouvrage. D'ailleurs, le 16 août 1806, M. CÉARD, devenu Inspecteur Divisionnaire, remarqua lors d'une tournée que les affouillements sous les piles continuaient de s'approfondir et que le faux radier était endommagé : un affouillement de 15 pieds s'était creusé à son aval, alors que les pieux avaient 18 pieds de longueur ! Des voix s'élevèrent alors pour dénoncer l'incapacité des techniciens à résoudre les problèmes rencontrés au pont de Chazey.

Dans un rapport du 19 avril 1807, l'ingénieur en Chef persistait encore dans l'affirmation que le débouché de l'ouvrage n'était pas en cause. La Commission du Conseil des Ponts-&-Chaussée réunie à Paris le 3 août 1807 conclut que les échecs venaient pour une part de la pente importante de la rivière d'Ain et la vitesse considérable de ses eaux, et que la réalisation de ces travaux difficiles, toujours réalisés à bas coût, car proportionnelles aux ressources des provinces, en étaient la cause. Elle fit remarquer par ailleurs que le pont de M. de SAINT-ANDRÉ avait atteint le terme ordinaire de sa durée de vie, et que le montant total des sommes employées, ne s'élevait qu'à 420 000 F, plutôt que les 2 millions, comme prétendu par certains. Son rapport se terminait par une liste de conseils, qu'elle pensait pertinents, pour assurer la survie des ouvrages.

Nouvelle chute du pont de Chazey

À la mi-février 1812, après un froid exceptionnellement rigoureux, suivi d'un redoux et de fortes pluies durant 60 heures, provoquèrent la fonte rapide des neiges et des crues généralisées notoires. La rivière d'Ain, détruisit *plusieurs moulins et emporta une partie du pont de Chazey* le 12 février[1]. Une pile et deux arches étaient à reconstruire[2].

Le passage de l'Ain se fit de nouveau par un bac. Le pont fut démantelé et ses bois vendus. Ce n'est qu'après la restauration de la monarchie, qu'un nouvel ouvrage, exploité par une société privée, fut construit selon une autre technique innovante : celle des ponts en fils de fer.

1 Sources : *Les inondations en France depuis le VIe siècle jusqu'à nos jours…*, Maurice Champion, Dalmont, 1862 – *Éphémérides historiques de la Bresse, du Bugey, de la Dombe, du pays de Gex et du Valromey*, M.C. Guigue, Imprimerie Eugène Chambaud, Bourg-en-Bresse, 1875.

2 Selon le rapport de M. Céard au Conseil des Ponts-&-Chaussées, daté du 28 août 1813.

LE PONT SUSPENDU DE CHAZEY

En 1825, treize années se sont écoulées depuis qu'une pile et deux arcs en bois du pont de Chazey ont été emportés. L'arrêt des guerres napoléoniennes et l'avènement de Louis XVIII n'avaient bien entendu rien changé à cette situation dramatique. Ce ne fut qu'après l'arrivée de Charles X, que l'on commença à s'inquiéter des conséquences commerciales de cette discontinuité de la route de Lyon vers Belley et la Savoie. La liaison vers Genève s'établissait tant bien que mal par la côtière et le pont de Neuville-sur-Ain, malgré les difficultés rencontrées pour maintenir la montée de Mollon. La pression populaire pesait sur le Conseil général pour la réhabilitation d'une liaison routière rapide de Lyon à Belley. L'assemblée céda et vota un supplément au budget des dépenses extraordinaires de 1825, en vu du rétablissement du pont de Chazey pour un montant de 5 286 000 F[1].

Dès 1820 on avait vu naître un grand enthousiasme pour les ponts suspendus en fils de fer, nouvelle technique venant des États-Unis et d'Angleterre. Certains critiquaient leur peu d'esthétisme, et d'autres les qualifiaient d'œuvres éphémères. Pourtant, leur capacité à franchir des portées jamais égalées à un moindre coût, leur promettait un bel avenir. Les investisseurs privés en réalisèrent un nombre important, sous la forme de concessions temporaires, où pendant cette durée, l'usager s'acquittait d'un droit de passage. Au terme de la concession, l'ouvrage était remis à la collectivité.

Pour Chazey, l'option du pont suspendu concédé paraissait être la solution idéale : d'une part, techniquement elle permettait de s'affranchir de la construction de piles dans le lit instable de l'Ain ; d'autre part le Département préférait consacrer son budget à financer l'ouverture de différentes routes nouvelles dans la Dombes. Cette solution fut par conséquent retenue.

Comme pour les concessions déjà mises en place depuis 1820, on établit un cahier des charges et un appel d'offre fut lancé. Le choix de l'adjudicataire se faisait sur le soumissionnaire qui s'engageait pour la durée de concession la plus courte ; les tarifs du péage étaient imposés par l'État.

Concession du pont suspendu en fils de fer

La mise en concours par le préfet de l'Ain se fit à la fin du printemps 1827, avec un délai de réponse d'un mois. L'adjudication eut lieu le 4 juillet. Deux compagnies se présentèrent : l'une demandait une concession de 89 ans, l'autre l'emporta en proposant seulement 60 ans. Elle se composait de MM. Jules SEGUIN, ingénieur civil, et Joseph CHALEY, médecin, domiciliés tous les deux à Lyon.

Une ordonnance de CHARLES X approuva ces conditions et fixa les tarifs très détaillés des droits de passage.

1 1825-Dépenses extraordinaires votées par les conseils généraux-Compte rendu par le ministre de l'Intérieur.

Tarifs du péage

- *Pour le passage d'une personne… 0,10 F*
- *Pour un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise… 0,30 F*
- *Pour un cheval ou mulet chargé… 0,15 F*
- *Pour un cheval ou mulet non chargé… 0,10 F*
- *Pour un âne ou ânesse chargé… 0,10 F*
- *Pour un âne ou ânesse non chargé… 0,05 F*
- *Par cheval, mulet, âne, bœuf ou vache, employé au labour ou allant au pâturage… 0,05 F*
- *Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente… 0,15 F*
- *Par veau ou porc… 0,025 F*
- *Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons… 0,01 F*
- *Nota. Lorsque ces différents animaux allaient au pâturage, on ne payait que la moitié du droit.*
- *Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc. payaient… 0,10 F*
- *Pour une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, ou pour une litière attelée de deux chevaux, conducteur compris… 0,60 F*
- *Pour une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval, et le conducteur… 0,70 F*
- *Pour une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux, et le conducteur… 1,20 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,50 F*
- *Les voyageurs payaient séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.*
- *Pour une charrette attelée d'un cheval, et le conducteur… 0,45 F*
- *Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux, avec le conducteur… 0,90 F*
- *Pour une charrette attelée de trois chevaux, y compris le conducteur… 1,40 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,70 F*
- *Pour une charrette à vide à un cheval, et le conducteur… 0,30 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,10 F*
- *Pour une charrette chargée employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval et le conducteur… 0,25 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,30 F*
- *Pour une charrette vide, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, un cheval, et le conducteur compris… 0,15 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,05 F*
- *Pour une charrette chargée, attelée d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur… 0,20 F*
- *Pour chaque âne ou ânesse en sus… 0,20 F*
- *Pour une charrette vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, avec le conducteur… 0,10 F*
- *Pour chaque âne ou ânesse en sus… 0,05 F*
- *Pour un chariot à quatre roues charge, attelé d'un cheval, avec le conducteur… 0,35 F*
- *Pour un chariot à quatre roues, attelé de deux chevaux, avec le conducteur… 0,70 F*
- *Pour le même avec trois chevaux, et le conducteur… 1,10 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,60 F*
- *Pour un chariot à quatre roues, vide et attelé d'un cheval, avec le conducteur… 0,25 F*
- *Pour chaque cheval en sus… 0,10 F*

Dans les attelages, chaque mulet ou paire de bœufs comptait comme un cheval.

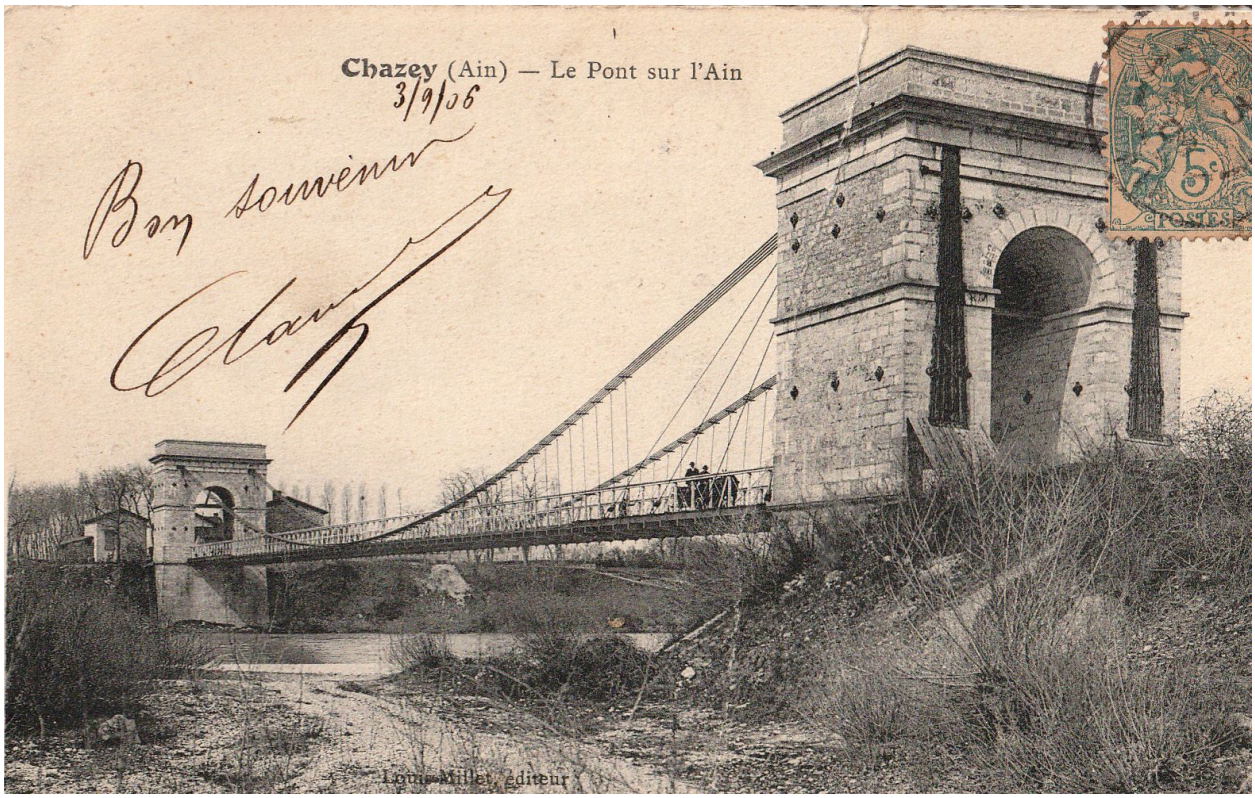
Étaient exempts du droit de péage, le préfet, le sous-préfet en tournée, les ingénieurs et conducteurs des Ponts-et-Chaussées ; la gendarmerie, les militaires voyageant à pied ou cheval, en corps ou séparément, à charge, dans ce dernier cas, avec une feuille de route, ou un ordre de service ; les malles faisant le service des Postes de l'État et les courriers du Gouvernement.

Le pont

Les caractéristiques du pont étaient les suivantes[1] :

1 Source : *Cours des ponts à l'École des Ponts-&-Chaussées*, tome 2, Romain Morandière, 1867.

- Longueur totale du débouché linéaire : 125 mètres
- Nombre de travées : 1 seule
- Largeur entre les gardes corps : 4,20 mètres
- Flèche faite par les câbles : 10 mètres
- Système des supports des câbles : rouleaux.



Le pont suspendu vers 1910, après rénovation du tablier – Collection J. Grimbot

Les dépenses s'établirent à 130 000 F pour la maçonnerie et 45 000 F pour les travées, soit un total de 175 000 F. Très loin du budget initialement prévu en 1825, on comprend mieux le succès de ce type d'ouvrage et l'engouement des investisseurs privés.

On remarque aussi que la portée totale de l'ouvrage est largement supérieure à celle de l'ancien pont de 4 arches en charpente. Forts des expériences passées, les concepteurs avaient fait le choix de retirer les culées suffisamment loin, pour les dégager du flux principal du cours d'eau. Sage précaution !

Les constructeurs

Joseph CHALEY naquit le 22 prairial An IV (10 juin 1796) à Ceyzérieu, près de Belley, fils d'Anthelme, propriétaire agriculteur, et de Françoise POCHET. Il fit les campagnes napoléoniennes de 1813, 1814 et 1815[1], où il prit le grade de lieutenant. Son frère, Louis CHALEY, fut conseiller à la Cour d'appel de Lyon et membre du Conseil général du Rhône ; son fils Camille, fut député de l'Ain[2]. Joseph CHALEY était médecin lorsqu'il épousa Marie Zelia DEROZIERE DE CHAMPAGNIEUX, à Lyon le 23 janvier 1823[3]. Puis il devint ingénieur civil. Avec l'ingénieur SEGUIN il construisit plusieurs ponts suspendus dans le midi de la France, et seul, les deux ponts suspendus de Fribourg. Le *Grand Pont* fut construit de 1832 à 1834 et celui du *Gottéron* de 1839 à 1840[4]. Il décéda à Tunis le 15 avril 1861.

Jules SEGUIN, frère de Marc dit l'Aîné, inventeur des ponts en fils de fer[5]. Jules naquit dix ans après son frère à Annonay, le 12 germinal An IV (1er avril 1796) ; il fut marié à Louise PRUD'HOMME le 19 janvier 1830 à Lyon[6]. Ingénieur civil et entrepreneur, il dirigea la société Jules SEGUIN et Compagnie. C'est lui qui réalisa le pont suspendu de Saint-Bernard sur la Saône, dont il fut adjudicataire en 1834 pour une concession de 78 ans. Il décéda le 11 mai 1868 à Paris, où il fut inhumé au cimetière du Père-Lachaise.

Avancement des travaux

La construction s'effectua durant l'année 1828 ; le chantier fut ralenti durant l'été par l'épidémie de fièvres endémiques qui parcourut la France entière, touchant plus particulièrement les populations précaires vivant en milieu humide. Ces *fièvres intermittentes*, le paludisme, affectèrent malheureusement les ouvriers du chantier de Chazey qui vivaient au bord de l'eau dans des conditions insalubres. Malgré tout, début novembre, les culées étaient en voie d'achèvement, et les fils de fer prêts à être posés ; les entrepreneurs espéraient une mise en circulation dans les premiers jours de 1829[7].

Pendant que l'ouvrage prenait corps, le Département faisait effectuer des travaux de terrassement et de voirie aux abords du futur pont et sur la levée en rive gauche, pour un montant de 80 000 F. Le Conseil général aurait souhaité que le pont ait un tablier de 6 mètres de largeur, mais le cahier des charges ne prévoyait que 4,20 mètres. Or l'entreprise construisit un tablier de seulement 4 mètres de largeur ; *la largeur de la voie charretière était réduite à 6 pieds* (à peine 2 m)[8]. Cette insuffisance était bien regrettable, car d'après les dernières ordonnances fixant le gabarit maxi-

1 Source : *Dictionnaire historique & biographique de la Suisse*, tome 2, Imprimerie Paul Attinger, Neuchâtel, 1924.
2 Sources : *Galerie militaire de l'Ain*, Dufay, 1874.
3 Sources : États civils de Ceyzérieu et Lyon, Mairie unique.
4 Source : *Dictionnaire historique & biographique de la Suisse*, tome 2, Imprimerie Paul Attinger, Neuchâtel, 1924.
5 *Des Ponts en fils de fer*, seconde édition, Par Seguin Aîné, Bachelier libraire, Paris, 1826.
6 Source : État civil de Lyon, Mairie unique.
7 Sources : *Le Précurseur* du 4 novembre 1828, seconde page. *Considérations sur les fièvres intermittentes*, Joseph Arnauld Charles GAILLARDOT, 1836, page 11.
8 Source : *Journal de l'Ain* du 10 février 1829, page une.

mum des voitures publiques, la largeur de la voie du pont devenait insuffisant de quelques pouces !

Le pont achevé ne fut pas reçu immédiatement à la fin des travaux, car les épreuves et les mesures constatées n'étaient non conformes au cahier des charges[1].

En définitive le pont passa avec succès les épreuves, fin juillet 1829, avec six mois de retard.

La crue de 1840

Cette crue dite « centennale » fit de nombreux dégâts dans le département de l'Ain riche en cours d'eaux. Les liaisons routières Lyon-Genève et Lyon-Belley furent largement impactées. La déviation de la côte de Mollon, en cours de réalisation, fut inondée sous deux mètres d'eau et subit de grands dommages ; la côte de Cerdon fut coupée ; La route du pont de Chazey fortement endommagée ; plus grave encore : on constata des dérangements sur la culée côté Bugey[2].

Conséquences de l'augmentation générale du trafic

Malgré son étroitesse et l'amélioration de l'itinéraire par la Côtière, le trafic crut progressivement sur le nouveau pont de Chazey. En 1850, pour protéger les remblais de l'empiétement de la circulation, on dut aménager sur la levée des trottoirs et des refuges pour le croisement des rouliers[3].

Avec le développement industriel, cette croissance du trafic fut générale. Partout dans le département on finançait des travaux d'amélioration du réseau routier. Les accès au pont de Chazey furent particulièrement dotés en crédits à partir de 1862.

Malgré la construction de nombreux ponts, il existait encore dans le département 11 bacs : Coiselet, Granges, Bolozon, la Corde, Varambon, Priay, Charnoz, Saint-Jean-de-Niost, Port-Galland, Uffel sur la Bienne, et Chazey. Le bac de Chazey avait été concédé à la commune par décision du 29 décembre 1857, moyennant une redevance annuelle de 14 francs ; le matériel du bac appartenait au fermier.

Sept ponts suspendus desservaient les routes départementales de l'Ain :

1° Chazey, sur l'Ain, route n° 1 ;
2° La Balme, sur le Rhône, route n° 5 ;
3° Thoirette, sur l'Ain, route n° 6 ;
4° Trévoux, sur la Saône, route n° 9 ;
5° Frans, sur la Saône, route n° 19 ;
6° Gévrieu, sur l'Ain, route n° 19 ;
7° Thoissey sur la Saône, route n° 20.

Ils étaient tous concédés, sauf celui de Gévrieu.

1 Ibidem.
2 Sources : *Journal de l'Ain* du 11 avril 1840, pages 1 et 2. *Histoire des inondations du Rhône et de la Saône en l'année 1840*, Auguste Baron, Dumoulin à Lyon, 1841.
3 Source : *Journal de l'Ain* du 5 octobre 1849, page 2.

La surveillance du pont de La Balme était assurée par les ingénieurs de la Savoie, mais le département de l'Ain contribuait pour moitié aux frais d'entretien de cet ouvrage. Les autres ponts appartenaient tous à des compagnies concessionnaires.

En 1869, le Conseil du Département, désirait reprendre la main en rachetant les concessions, à commencer par les ponts de Lagnieu et Chazey. Puis intervint la loi du 10 août 1871 relative aux Conseils généraux.

Situation sous la Troisième République,

Avec la loi du 10 août 1871, le Département devint une collectivité territoriale de plein droit et le Conseil général reçut une compétence générale pour régler les affaires d'intérêt départemental. Les membres Le Conseil général, s'élisaient dès-lors au suffrage universel pour six ans, renouvelés par moitié tous les trois ans. Le Président du Conseil général exerça désormais le pouvoir exécutif départemental.

Les 10 bacs, situés tant sur l'Ain que sur la Bienne, restèrent, comme par le passé, à la charge de l'État. Celui de Chazey resta bien entendu concédé à la commune ; la redevance annuelle en 1872 était de 14,40 F.

En 1811, Napoléon avait distingué les routes nationales et les routes départementales, mais en 1871, leur nomenclature était changée : la route nationale N° 84 (RN 84) allait de Lyon-Genève en passait par la Côtière. La route départementale N°1 qui partait de la RN 84 à Meximieux, traversait l'Ain sur le pont de Chazey et aboutissait à St-Denis-le-Chausson (Saint-Denis-en-Bugey), pouvait servir dorénavant d'itinéraire secondaire vers Cerdon et Genève.

Difficultés de rachat du pont

Malgré les changements de gouvernement, le franchissement du pont de Chazey restait toujours soumis à un péage dont la population demandait instamment la suppression et le rachat par la collectivité. Le Conseil général du Département suivit et entreprit début 1873 les démarches auprès de la Société des Ponts Réunis[1], propriétaire de l'ouvrage, ayant son siège à Paris.

La compagnie demandait une somme importante. Le Département estima que ce coût ne lui incombait pas, étant donné qu'il aurait ensuite la charge de l'entretien estimée à 2 500 F. Les communes riveraines refusaient également de voter les ressources nécessaires. Voyant que la concession expirerait bientôt, le Conseil général ne donna pas suite à son projet.

Mais le débat fut relancé lorsque l'État fit le point sur les concessions d'ouvrages en 1880 : la valeur annuelle du péage se montait à 7 049,30 F ; il restait à courir approximativement 50 104 F d'annuités au 1er janvier 1881.[2]

Le Conseil municipal de Chazey demanda alors le rachat du pont par délibération du 2 avril 1882. Le Conseil général délibéra favorablement le 19 avril 1882. Mr BARBARIN, Conducteur

1 Ancienne *Compagnie des Anciens Ponts Réunis*, société en commandite fondée le 28 septembre 1837 dont le siège social était à Paris, avec un capital de 3 000 000 F ; cotée en bourse, elle était dirigée par quatre gérants et un conseil de surveillance. Au 31 décembre 1855, elle possédait 24 ponts, dont le pont de Chazey (source : *Annuaire de la Bourse et le la Banque*, 1857).

2 Source : *Journal officiel* du 5 juillet 1880.

faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, fut chargé d'entamer des négociations avec M. SCHMIT, gérant de la Société des Ponts Réunis. La société proposa d'abord la somme de 60 000 F. Mais l'Administration trouva ce montant exagéré ; compte tenu du produit annuel et du délai de 7 années restant à courir pour la concession, elle proposa en juillet la somme de 40 791,30 F[1]. Dans sa séance du 25 août 1882, le Conseil fixa le prix des ouvrages et ses dépendances à 31 500 F.

Aucun arrangement n'ayant pu intervenir sur cette base, le préfet, Léon STEHELIN, prit un arrêté de « Déclaration d'Utilité Publique » le 22 décembre, conformément à la demande du Conseil général. Le dossier complet de DUP avec ses conclusions favorables furent envoyées au ministre de l'Intérieur le 21 février 1883. Dans la lettre de transmission on indiqua que le pont avait coûté 120 000F environ, entièrement financés par la Société des Ponts Réunis. Le préfet envisageait de nommer une Commission spéciale pour régler les droits du concessionnaire, aussitôt la DUP prononcée.

Mais le ministre de l'Intérieur veillait au grain : le 26 avril il demanda des précisions quant au financement du rachat du pont. Il fut fourni de manière détaillée en insistant sur l'effort fait par les communes, mais le ministre, sans doute bien informé, refusa de donner son accord avant le vote des communes[2]. En effet, sur les 7 800 F devant être financés par celles-ci, il manquait encore les 900 F des participations de Bourg-St-Christophe, Lagnieu, Ambérieu et Saint-Denis, réticentes à payer. Afin d'accélérer la procédure, le 30 mai 1884, la Commission départementale prit l'engagement de combler le déficit en cas d'échec des négociations avec les communes, et le service de navigation du Département reprit à son compte l'exploitation du bac de Chazey[3].

La DUP fut enfin enclenchée le 20 novembre 1884. Ainsi, la pression sur la société concessionnaire augmenta et dès février 1885, les pourparlers reprirent et s'accélérèrent.

Dans un rapport daté du 13 avril 1885, L'Ingénieur en chef soumit au Conseil général la proposition de M. VAISSIÈRE, président du Conseil de surveillance de la Société des Ponts réunis, par laquelle il s'engageait à livrer le Pont de Chazey moyennant la somme de 27 000 F. Trouvant cette somme encore un peu exagérée, l'Admibnistration proposa de la réduire à 25 000 F sous la condition que Compagnie prenne en charge les frais d'épreuve du pont avant sa livraison au Département : on devait s'assurer de la bonne résistance de l'ouvrage, cette opération n'ayant pas été effectuée depuis 1861. Le Département approuva cet accord le 15 avril 1885[4].

Le traité de vente fut signé le 22 juillet 1885 et le pont livré gratuitement à la circulation le jeudi 23 juillet à une heure du matin[5].

Restauration du pont

L'ouvrage d'art, bien qu'ayant satisfait aux tests de charge, était en mauvais état : il nécessita immédiatement après sa remise des dépenses journalières importantes et coûteuses. Pour l'année 1887 les frais s'élevèrent à plus de 1 200 F. En 1888 on envisagea de remplacer les poutrelles en

1 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, avril 1882.
2 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1883.
3 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1884.
4 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, avril 1885.
5 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1885.

bois par des poutrelles en fer de même poids et d'un prix équivalent. Comme l'argent manquait : on pensa à nouveau faire participer les communes intéressées par l'ouvrage[1]…

La culée ouest avec ses amarres et l'atelier d'entretien – Collection J. Grimbot

Le financement des premières poutrelles en acier fut voté en août 1889, à hauteur de 2 000 F. Cela fut-il suffisant ? Visiblement non, car en 1890, le Conseil général s'inquiétait : une surveillance de tous les instants était nécessaire pour éviter que des accidents se produisent. Dans le même temps, un projet de restauration complet de l'ouvrage d'art était à l'étude ; en l'attente de travaux importants sur le tablier et son dispositif de suspension, on l'entretenait scrupuleusement. La modification de l'entrée des galeries d'amarrage et à la reconstruction du magasin-atelier, qui tombait de vétusté, étaient aussi envisagés[2]. Le bac, qui n'avait plus sa raison d'être, avait été supprimé par décision ministérielle le 28 octobre 1891.[3]

La restauration de la partie métallique du pont fut terminée le 31 décembre 1894. La dépense s'éleva à 43 650 F, plus 1 473 F de travaux faits en régie pour le bûchement des maçonneries et diverses autres choses. La réfection des platelages supérieurs et inférieurs a donné lieu à une entreprise distincte dont le règlement s'éleva à 7 603 F. La restauration de l'ouvrage coûta en tout 52 726 F. Cette opération améliora d'une façon remarquable l'état du pont de Chazey, qui présenta alors une rigidité comparable à celle d'un pont fixe[4].

Avec un entretien régulier, le pont dura encore des années, jusqu'à sa destruction par l'armée allemande, le premier septembre 1944.

1 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1888.
2 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1893.
3 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1892.
4 Source : *Rapports et délibérations du Département de l'Ain*, août 1895.

Les successeurs du pont suspendu

Dans les années 1950, au même emplacement, on lança un nouveau pont en béton précontraint. Cependant, la technique d'injection des gaines de protection les câbles n'était pas encore au point : oxydés, plusieurs d'entre eux se rompirent vers 1970 et provoquèrent des dérangements inquiétants dans la structure de l'ouvrage. Un nouveau pont, utilisant la même technique, mieux maîtrisée depuis, fut entrepris en 1972 et mis en service en 1977. Cette belle réalisation, d'une complexité remarquable, car construite sur le même emplacement, sans destruction préalable de l'ouvrage existant, a fait l'objet d'une vidéo disponible à l'adresse : https://www.letelepherique.org/Films-672-3237-0-0.html.

PONTS DE PONT-D'AIN

Quels furent les moyens mis en œuvre pour franchir l'Ain à Pont-d'Ain ? Cette question sera abordée sommairement ainsi qu'un aperçu des voies de communications de la région avant le XIXe siècle. Ensuite, nous développerons plus longuement l'avènement du pont suspendu de Pont-d'Ain et l'évolution les ouvrages de la levée qu'il a été nécessaire de construire dans les brotteaux. Nous découvrirons l'origine du nom du lieu-dit « Le Pont Rompu », et nous terminerons par la description du viaduc du chemin de fer.

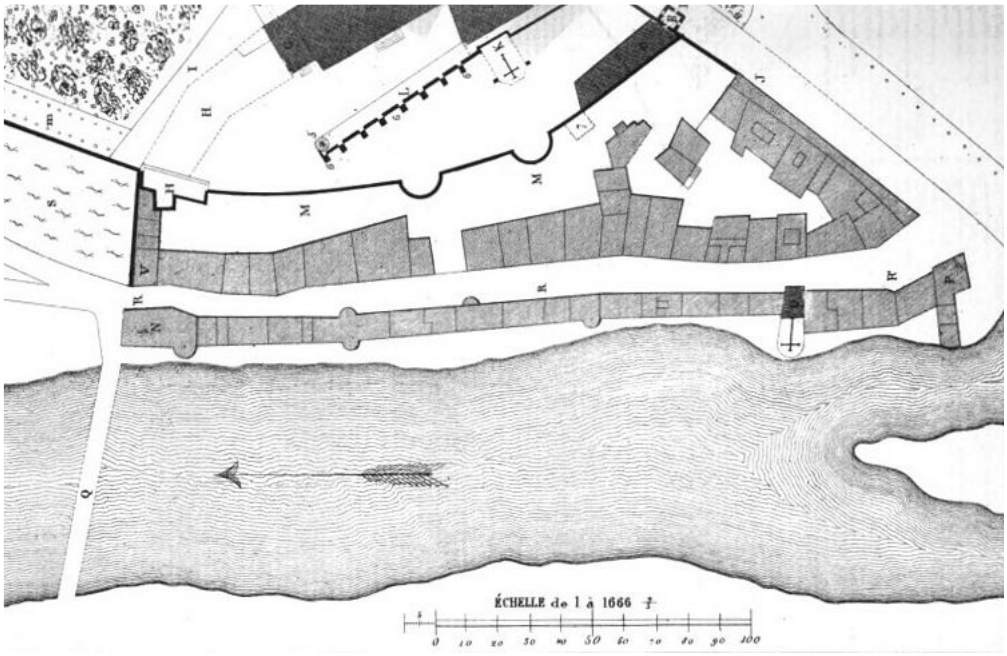
Franchir l'Ain à Pont-d'Ain avant 1832

L'Ain, cette belle rivière au lit de galets blancs, porte, au VIIIe siècle le nom latin *Igneus*, qui signifie la rivière ardente, puis *Hinnis*, en 1169, *Enz*, en 1212. Son caractère irrégulier, dû à sa pente importante, semble donc être l'origine de son hydronyme. Dès qu'elle atteint la plaine, la rivière d'Ain crée des atterrissements ou bancs de graviers qui changent de place chaque année. Alimentées par de nombreux affluents rapides, ses crues sont subites, mais courtes ; elles ont lieu de septembre à mai. Depuis quelques décennies, les barrages amonts écrêtant les excès, le lit mineur de l'Ain s'en trouve stabilisé. Aussi, les étiages et les crues sont-ils moins sévères qu'auparavant.

Carte de Taillot-1706 : noter le tracé du chemin Ambronay-les Granges du Blanchon-Pont-d'Ain

« *Suivant quelques écrivains et comme son nom semble l'indiquer Pont-d'Ain devrait son origine à un pont antique sur la rivière d'Ain, dont il ne reste pas trace depuis longtemps* » (M.C. Guigue, *Topographie historique du département de l'Ain*). Remarquons que le toponyme *Pont-d'Ain* n'est attesté que depuis 1326, *Pont d'Enz*. Plus probablement, ce sont les savoyards qui ont

lancé les premières « arches » en charpente, après qu'ils eurent fortifié la place, assurant la protection des échanges marchands entre l'Italie et les foires de Chalon-sur-Saône et de Champagne, en contre-partie d'un péage. D'ailleurs les comptes attestent qu'un pont de bois, plus ou moins aléatoire, existe entre le XIVe et le début du XVe siècle (Alain Kersuzan, *Défendre la Bresse et le Bugey*, 2005). Ensuite, on perd la trace. Pendant longtemps, du pont d'Ain, il ne reste que le nom attribué à la bourgade, car la rivière se franchit par des gués ou des radeaux, puis des bateaux à rames et plus tard par le bac.



Situation du pont de bois sous le château au 14e siècle (Dessin E. de Quisonnas)

En 1666, l'intendant Bouchu écrit : « *La rivière d'Ain lave les murs de Pont-d'Ain. Il y avait autrefois un pont qui avait été abattu par les eaux. Passage et grand chemin de Bresse en Bugey et de Bourg à Belley. II ne s'y fait aucun commerce, ni ne peut s'en établir…* ». Au XVIIe siècle les ponts sont généralement assez rares en dehors des villes. En effet, les échanges sont faibles et ne justifient pas, la plupart du temps, un tel effort d'investissement.

On pense que « les derniers vestiges du pont de bois… ont disparu de 1808 à 1810, époque où les eaux très basses permirent d'enlever quelques pieux qui pouvaient gêner la navigation, et qui constataient [prouvaient] encore l'emplacement du vieux pont » (Emmanuel de Quinsonnas, *Matériaux pour servir à l'histoire de Marguerite d'Autriche, duchesse de Savoie, régente des Pays-Bas*).

La route entre Pont-d'Ain et Saint-Denis le Chausson (Saint-Denis-en-Bugey) est aménagée au 18e siècle dans le but de réaliser la liaison Mâcon – Pierre-Châtel (route de second ordre N°87) en direction de Chambéry. On franchit l'Ain en prenant un bac. De 1771 à 1777, l'ingénieur Aubry construit le magnifique pont à deux arches de Neuville-sur-Ain qui permettra de relier Lyon à Genève (route royale N°84) par la rive droite de l'Ain jusqu'à Neuville. C'est en quelque sorte une variante, sur l'itinéraire Lyon-Genève, évitant le pont de Chazey en bois dont la stabilité est

souvent affectée par des affouillements. En 1778, on entreprend sa reconstruction en pierre, mais les aléas subsistent. Ce pont et celui de Neuville-sur-Ain sont les seuls reliant la Bresse et le Bugey que sépare la rivière d'Ain. Malgré ce partage des flux de circulation, Pont-d'Ain demeure un carrefour important. Avec le développement de Lyon, son port devient le plus important sur l'Ain.

Le bac à traille du début du XIXe siècle

Au début de ce siècle, l'Ain se franchit toujours à l'aide du bac. Le préfet Bossi le confirme en 1808 dans sa statistique générale de la France : « *Les communications d'une rive à l'autre se font au moyen des bacs établis à différentes distances, suivant l'issue des routes et chemins vicinaux, et de deux grands ponts, l'un à Neuville, et l'autre à Chazey, près de Meximieux, route N°89 de Lyon à Genève… Le passage se fait au moyen d'une corde traversant la rivière, attachée à la partie supérieure de deux poteaux placés sur les deux rives. À l'un des poteaux est une poulie, et dans le bas un treuil incliné, qui sert à tendre et détendre cette corde. Le bac porte une autre corde proportionnée à la première, à l'extrémité de laquelle sont attachées deux poulies parallèles et cylindriques, appelées dragons qui, retenues par des anneaux de fer sur la corde directrice, se meuvent et roulent d'un bout à l'autre, suivant l'obliquité du bateau qui traverse* ».

Les bacs installés sur l'Ain sont identiques à ceux utilisés sur la Saône : bateau à fond plat, aux bordages galbés, dont les extrémités relevées permettent l'accostage ; leur longueur est de dix mètres et leur largeur de quatre. L'extrémité libre du filin attaché au dragon se divise en deux parties amarrées chacune au bordage de l'embarcation. Ces deux amarres, selon leur réglage, permettent de faire varier l'angle du bordage par rapport au sens du courant, ce qui fait dériver l'embarcation, dans un sens ou dans l'autre, traversant ainsi le cours d'eau. Le bateau se déplace du côté de la plus courte élingue dont le réglage permet d'ajuster la vitesse.

Pendant longtemps, le système du bac donne entière satisfaction. Pourtant, en 1824, l'Administration Générale des Ponts et Chaussées et des Mines, envisage de construire un pont sur la route royale N°75, pour un montant de 500 000 Francs.

Fin octobre 1825, les inondations jettent le bac à traille de Pont-d'Ain sur la rive et un de ses piliers est emporté. Le bois récemment coupé près du bord part au fil de l'eau. Mais le pire se pro-

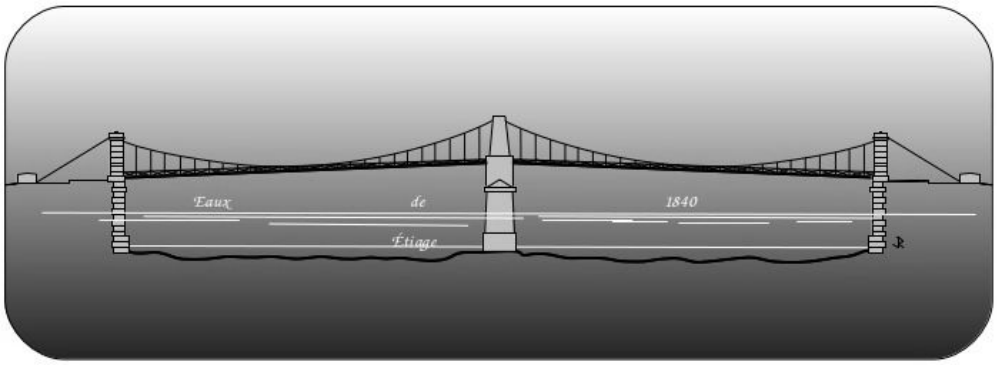
duit à Lyon, où le Rhône grossi des eaux de l'Ain, emporte, le 22, quatre arches du pont Morand sous les chocs répétés des flottants. Les crues du Rhône, à Lyon, sont souvent la conséquence de celles de l'Ain.

Ce n'est qu'en 1831 que le projet de pont prend corps, sous la forme d'un pont suspendu. Cette technique est ancienne, utilisant d'abord des lianes puis des cordes. Les romains l'ont utilisé, mais ce sont les Chinois, qui, au VIe siècle, construisent les premiers ponts suspendus utilisant du fer. Ceux à chaînes sont dus aux pays anglo-saxons dès le XVIIIe siècle. En France, ce sont les frères Seguin, qui développent un processus de fabrication et de mise en œuvre appliqué au premier pont Tain-Tournon sur le Rhône. Alors, les ponts suspendus viennent remplacer progressivement les bacs. De par leur technologie, on les nomme « *ponts en fil de fer* ».

Le pont en fil de fer

Au début du XIXe siècle, l'État fait appel aux capitaux privés pour développer les infrastructures. Dans l'Ain, il concède plusieurs ponts suspendus, dont celui de Pont-d'Ain, aux investisseurs privés.

Une ordonnance Royale approuve, le 8 décembre 1830, l'adjudication attribuée au sieur Claude-Joseph-Camille Paret, moyennant une concession de péage de cinquante-cinq ans moins deux jours.



Citons un court extrait du cahier des charges imposé aux soumissionnaires : «*… L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de deux ans, à dater de l'approbation de l'adjudication, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à la construction d'un pont suspendu sur l'Ain, à Pont-d'Ain, route royale n° 75, de Chalons à Grenoble.*

Largeur du passage entre les faces extérieures des garde-corps, 5M.50

Les tiges verticales de suspension seront placées en dehors de cette largeur.

Largeur entre les supports des chaînes, 4M.00

Celle largeur sera destinée tout entière au passage des voitures.

Largeur du débouché des eaux entre les culées 110M.00

On pourra diviser ce débouché en deux arches égales.

Hauteur du tablier au-dessus de l'étiage :

- *vers les culées, 5M.50*
- *vers le milieu de la rivière, 6M.50*

Largeur des levées au sommet, 10M.50

Pente aux abords, maximum, par mètre, 0M.03 ».

Outre Mr. Paret, ingénieur civil à Lyon, les autres investisseurs sont : Mr Marmet, ingénieur des Ponts et Chaussées, Mrs Décroso et Cazeau, propriétaires à Pont-d'Ain. La direction des travaux est assurée par Mr Rolland. Joseph Décrozo, notaire de son état, occupe à cette époque la fonction de maire et Mr Cazeau celle d'adjoint.

Dans le même temps le gouvernement Sarde ouvre une route nouvelle entre Chambéry et Pierre-Châtel, via le mont du Chat. Ainsi, le pont de Pont-d'Ain facilitera-t-il la liaison entre Chambéry et Paris.

La mise en service a lieu fin octobre 1832. Le tarif des droits de passage a été fixé par ordonnance du roi le 9 avril 1831 et publié par arrêté du préfet le 23 octobre 1832. Il ne distingue pas moins de 45 cas différents.

Il faut débourser 5 centimes pour un piéton, 20 centimes pour une monture et son cavalier. Pour les voitures de maîtres non suspendues sur ressorts, attelées d'un cheval, 50 centimes y compris le conducteur et les voyageurs, et 30 centimes par cheval en sus.

Pour les voitures à deux roues suspendues sur ressorts, attelées d'un cheval, 45 centimes, y compris le conducteur et les voyageurs, et 30 centimes par cheval en sus.

Pour les voitures à quatre roues suspendues sur ressorts, attelées d'un cheval, 60 centimes, y compris le conducteur et les voyageurs, ou 80 centimes si l'attelage comporte deux chevaux, 40 centimes par cheval en sus.

Un second tarif concerne les voitures de voyageurs, ceux-ci payant à part 5 centimes par personnes.

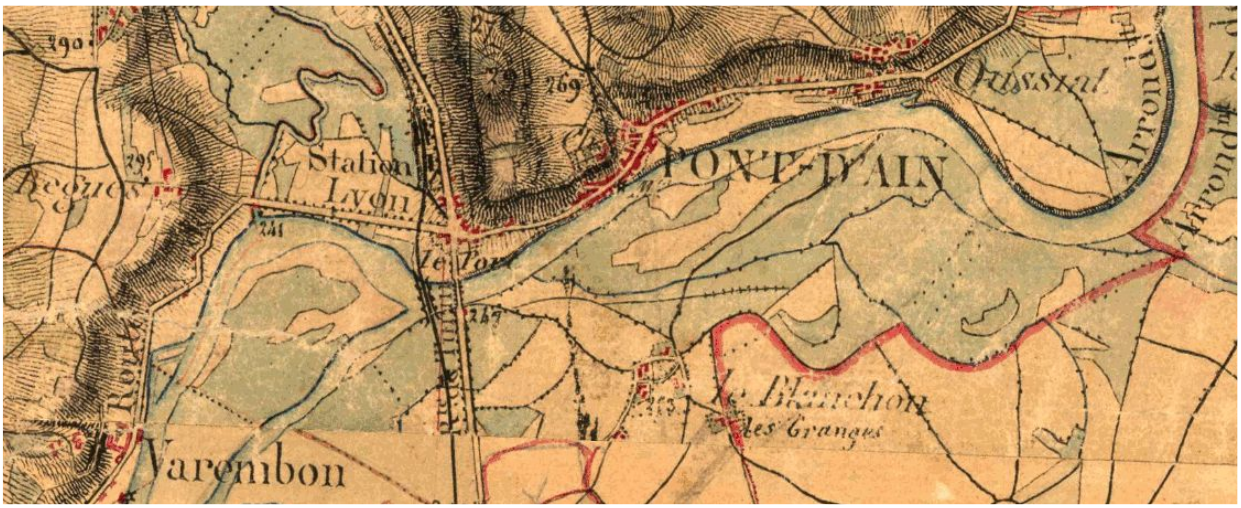
Les voitures de roulage, c'est-à-dire les transports de marchandises, se voient appliquer quinze prix différents selon le nombre de roues, le type d'attelage et le nombre d'animaux attelés. Pour l'agriculture, les voitures chargées, quel que soit le nombre de roues, attelées d'un cheval, d'un mulet ou d'une paire de bœufs, acquittent 20 centimes et 10 centimes par cheval, mulet ou paire de bœufs supplémentaires.

Le coût de passage d'un cheval ou d'un mulet est de 10 centimes ; âne, vache, bœuf, mulet, cheval allant au labour : 5 centimes ; cheval, bœuf ou vache destinés à la vente : 10 centimes ; veau ou porc : 2,5 centimes ; mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies, ou de dindons : 1 centime ; demi-tarif si ces animaux se rendent au pâturage. Les conducteurs payent 5 centimes.

Les préfets, sous-préfets et agents des services publics, dans le cadre de l'exercice de leur fonction, sont exemptés de droit de péage. Les habitants de la commune de Pont-d'Ain doivent cependant payer le passage pour accéder à leurs propriétés situées sur l'autre rive. Aussi, il ne se passe pas beaucoup de temps avant qu'ils n'adressent une pétition, sous forme de mémoire, au préfet de l'Ain et aux membres du Conseil Général, le 23 janvier 1833.

Avec la concurrence de la ligne de chemin de fer, entrée en service en 1856, le trafic a sérieusement diminué sur la route N°75. Une campagne de comptages est d'ailleurs ordonnée par le préfet. Entre 1863 et 1865, le trafic n'est plus que de 111 colliers en moyenne par jour. La baisse de l'activité de roulage entraîne celle du commerce. Le Conseil Municipal de Pont-d'Ain, par délibération du 15 février 1869, sollicite le rachat du pont par l'État en vue de rendre son accès gratuit, avec l'espoir de stimuler le commerce. Une souscription locale rassemble même 11 705 Francs. Le ministre républicain décide le financement par arrêté ministériel du 10 décembre 1869, moyennant la somme de 52 000 Francs dont 39 000 à sa charge.

En 1873, l'Etat, devenu propriétaire, doit envisager des réparations. Deux opérations importantes sont faites en 1875 : la première consiste à rétablir le tablier dont le bois est pourri ; la seconde à remplacer des câbles de retenue et le creusement des galeries d'accès permettant de visiter les amarres ; ces derniers travaux ne sont terminés qu'en 1876. Le total des dépenses se monte à 16 000 Francs.



Carte d'état-major de 1860 – Source IGN-Géoportail

Malheureusement, pendant la crue du 28 décembre 1882 le lit de la rivière se déplace de 80 mètres vers le nord, en amont du pont dont la culée reste cependant protégée par des enrochements. Une différence de niveau de 70 cm se crée entre l'amont et l'aval du pont, générant un très fort courant transversal en direction de la pile. Un affouillement localisé de 8,50 m de profondeur s'y crée à proximité. La pile s'incline fortement. La travée droite du tablier se rompt et s'abîme dans les eaux écumantes de la rivière. La travée gauche s'arc-boute en forme de voûte, poussée par la gîte de la pile.

D'un rapide calcul, les ingénieurs déclarent l'ouvrage irrécupérable. On projette son démontage et la mise en place rapide d'un pont provisoire en charpente. La démolition se fait en régie, avec la participation de nombreux ouvriers locaux. Les manœuvres sont rémunérés 3,00 ou 3,50 francs la journée ; les mariniers, 6 ; les serruriers, 8 ; les charpentiers, 6,50. La dépense sera de 7 000 francs. D'abord, le passage des piétons se fait par bateaux à rames, puis par le bac à traille qui reprend du service. Un bac plus important, permettant le transfert de voitures est finalement opérationnel, dans l'attente de la mise en service du pont provisoire.

Celui-ci est construit, 30 mètres en aval de l'ancien, par l'entreprise Dupontet de Pont-d'Ain, pour une somme voisine de 17 000 francs. Il se compose de 8 arches de 15 mètres d'ouverture. Deux passes, côté droit, sont réservées à la navigation et au flottage. Les palées (piles formées d'un assemblage de pieux) sont protégées par des avants becs en bois, indépendants, plantés immédiatement en amont. On accède à cet ouvrage par une déviation, empiétant sur la propriété Vernier pour laquelle une convention d'occupation temporaire est signée. Le tablier du pont provisoire comporte une bande roulement de 2,50 mètres de largeur seulement et deux bute-roues latéraux de 0,60 mètres de largeur.

Les successeurs du pont suspendu

Les ingénieurs étant toujours en quête de techniques innovantes, on envisage de remplacer l'ancien pont suspendu par un pont en tôle. Aussitôt la nouvelle publiée, le projet est contesté : les habitants de Pont-d'Ain et ceux des communes voisines souhaitent, cette fois-ci, un ouvrage traditionnel solide, par conséquent un pont de pierres. Il est opposé que, localement, on ne dispose pas d'industrie de constructions métalliques, et que, pour le même coût, on pourrait faire travailler la main-d'œuvre du pays et employer de la « *belle pierre locale* ». Une pétition obtient 1800 signatures. Le préfet, acquis à la cause, convint le ministre qui confirme favorablement le 10 juin 1884.

Les travaux sont adjugés avec un rabais de 11 %, le 11 mars 1883, pour un montant de 262 140,94 Francs.

Avant le démarrage des fondations, le préfet prend un arrêté le 12 mars 1885 interdisant le flottage du bois à partir du 15 avril afin de préserver la sécurité du chantier. Les marchands de bois, se voyant lésés, adressent, le 3 avril, une pétition au préfet. La navigation est en effet importante sur l'Ain. Le bureau de statistique établi à Neuville relève que, du 1er avril 1885 au 1er avril 1886, l'Ain a été navigable pendant 116 jours. Les eaux de navigation sont comptées entre 0,60 m et 0,80 m au-dessus de l'étiage à l'échelle du pont de Pont-d'Ain. Dans cette même période, il a été constaté le passage de 220 bateaux chargés ou radeaux, d'un tonnage de 2. 730 tonnes. Les marchandises transportées consistent principalement en bois de construction et de chauffage, charbon de bois, poisson, mousse, caisses d'emballage en treillis de noisetier. Elles sont en grande partie à destination de Lyon. Le Préfet maintient son arrêté, mais les circonstances favorables de l'été abrègent la durée des travaux, après quoi le flottage peut reprendre, et chacun y trouve son compte.

Le Pont de pierre est enfin ouvert à la circulation dans l'été 1887. Il reste encore quelques finitions dont des protections en forme d'épis. Le 18 août 1897, il accueille le premier tramway de la ligne Pont-d'Ain – Jujurieux, ce qui n'aurait pu être réalisé avec le pont suspendu. Ce double rôle de pont routier et ferroviaire se perpétue jusqu'au 1er mars 1934, date de fermeture de la ligne de tramway.

Voyant s'ouvrir l'opportunité d'un accès facile et durable au chef-lieu de département, le Conseil Municipal de Saint-Jean-le-Vieux demande son rattachement au canton de Pont-d'Ain et par conséquent à l'arrondissement de Bourg-en-Bresse. Cette demande qui créerait un important déséquilibre administratif est rejetée.

La ville de Pont d'Ain a enfin retrouvé un pont routier sur l'Ain, conformément à l'étymologie de son toponyme. Le bac à traille reprend toutefois du service après le dynamitage par l'armée allemande en retraite le 1er septembre 1944.

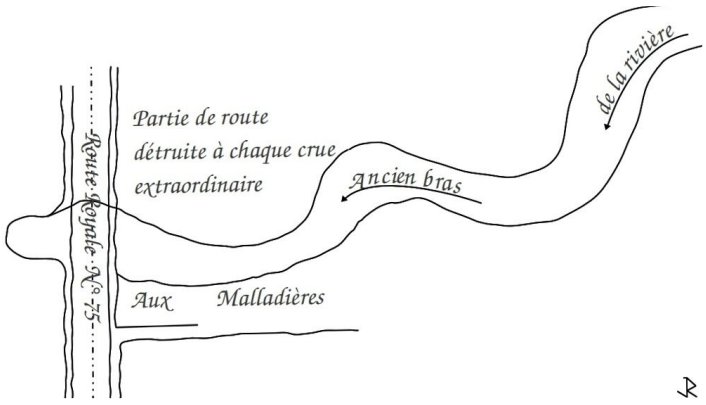
Le pont actuel est en service depuis 1946.

Les ouvrages de la levée – Le Pont Rompu

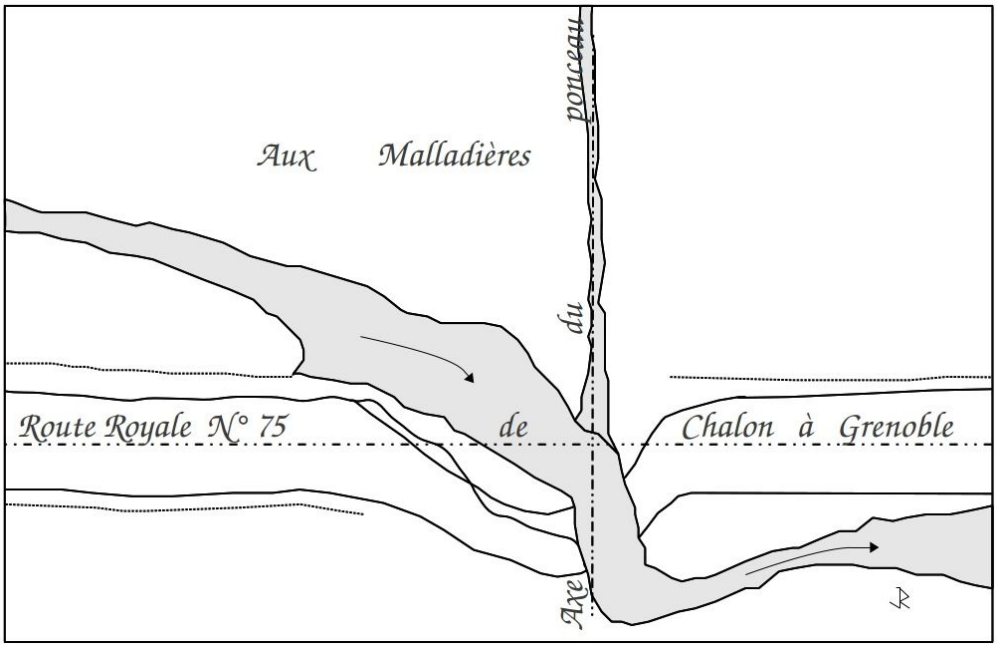
L'aménagement de la route royale N°87 (puis 75), au 18e siècle, a nécessité un « *exhaussement* » (surélévation) de la chaussée destiné à la rendre moins inondable. La création de cette levée, bien que plus basse qu'actuellement, n'a pas été sans conséquence pour la circulation des eaux du lit majeur de l'Ain.

Inondation de 1957 au hameau du Blanchon – Collection particulière

En 1829, un plan est dressé pour illustrer le fait qu'à chaque crue extraordinaire, les eaux empruntent un ancien bras passant par le hameau du Blanchon et détruisent la levée de la route d'Ambérieu au lieu-dit aux *Malladières*, où s'établit un courant particulièrement fort. Il s'agit d'un point bas où se rejoignent, d'après le cadastre napoléonien, deux fossés arrivant l'un du nord et l'autre du nord-est en formant une petite lône. Un ponceau permet la communication à travers la levée en direction d'un autre fossé orienté sud-ouest. À cette date il n'est pas fait mention de « pont rompu ». Tous les ponceaux de la route en direction d'Ambronay sont dotés d'un tablier en bois posé sur des culées de pierres sèches. Celui des *Malladières* est déjà en pierre de taille, et il est détruit au printemps 1832 par l'ouverture d'une brèche. Ce n'est sans doute pas une nouveauté, puisqu'en 1829 on a déjà constaté plusieurs fois la destruction de la levée à cet emplacement.

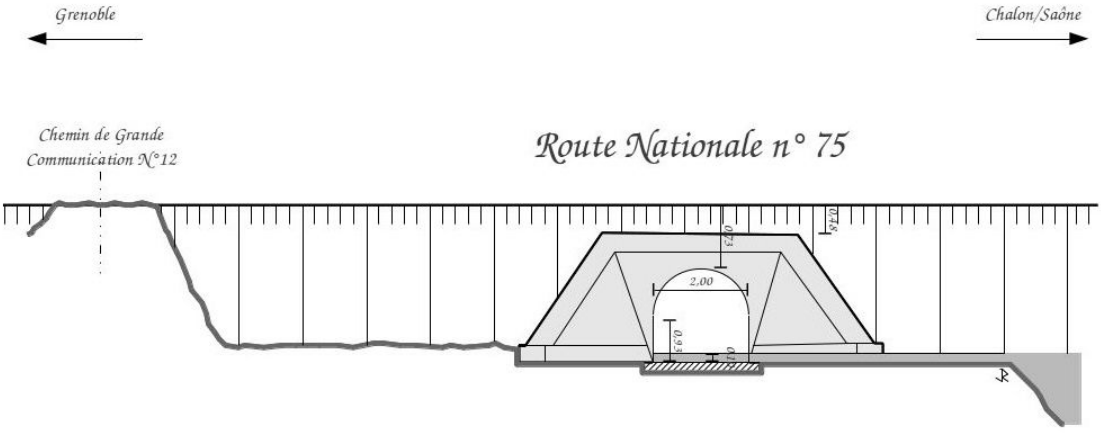


Plan illustrant la formation des brèches récurrentes des Malladières en 1829



La brèche des Maladières en 1832

Sa reconstruction est adjugée à l'entreprise Rebours de Neuville-sur-Ain. Le détail estimatif prévoit de récupérer une bonne partie des matériaux. En attendant que les services des Ponts-et-Chaussées de Belley donnent l'ordre de commencer les travaux, en juin 1832, un pont provisoire en bois assure la continuité de la route. Dès lors, cet ouvrage est appelé « le pont rompu ».



Le ponceau du Pont Rompu

Vers la même époque on surélève à nouveau la levée, d'une cinquantaine de centimètres en moyenne, pour la rendre quasiment insubmersible, sans construire les ouvrages de décharges correspondants.

En 1836 il faut réparer la chaussée, très fréquentée depuis octobre 1832, date de la mise en ser-

vice du pont suspendu. On répare aussi deux ponceaux situés à mi-distance entre l'Ain et le pont rompu. Nous n'avons pas pu déterminer la nature de leur constitution. Le 6 novembre de la même année, une crue d'importance exceptionnelle les emporte, laissant une large brèche dans la levée ; appelons-la « brèche nord ». Une autre brèche, aussi conséquente, se forme contre la culée nord du « pont rompu » qui est endommagé ; appelons-la « brèche sud ».

Deux décharges de la digue se sont donc créées naturellement aux deux emplacements les plus bas où le déversement des eaux s'est amorcé. La puissance du courant, par érosion, a ôté à la levée toute son épaisseur, et même creusé profondément. Ces nouveaux incidents indiquent dramatiquement la nécessité impérieuse de construire des ouvrages de décharge correctement dimensionnés.

À l'emplacement de la brèche nord on envisage de construire un pont de pierres à trois arches. Pour la brèche sud, on prévoit seulement la réparation du ponceau et la reconstitution de la digue. Le montant des crédits ne permet de réaliser que l'opération nord. Le franchissement de la brèche sud reste assuré par un pont de bois provisoire. Heureux hasard, la crue de 1840 passe sans grands dommages, l'écoulement pouvant traverser la levée en deux passages.

Ouvrage de décharge de la brèche nord

En 1841 on établit un projet de pont à trois arches en remplacement du Pont Rompu. Sur ce plan figure la brèche faite dans la levée en 1836 : un trou béant d'une vingtaine de mètres de largeur et d'une profondeur de plus de cinq mètres sous le niveau de la route. Cependant, les crédits du pont à trois arches (21 000 Francs) ne seront disponibles qu'en 1852. Le petit Pont Rompu laisse place aux trois belles arches de pierre qui sont encore en service de nos jours, côté ouest. Ses

drames successifs furent suffisamment marquants pour qu'il nous en reste le toponyme né au début du XIXe siècle.

Le pont à trois arches construit en 1852 en remplacement du ponceau des Maladières

Le Viaduc du chemin de fer

Sous le Second Empire, devant l'ampleur des travaux à entreprendre dans le pays et l'insuffisance budgétaire, les pouvoirs publics eurent recours aux capitaux privés notamment pour couvrir le territoire français par un réseau ferré. C'est ainsi qu'on fit appel à la concession pour réaliser la ligne « Lyon-Genève » avec un embranchement « Bourg-Mâcon ».

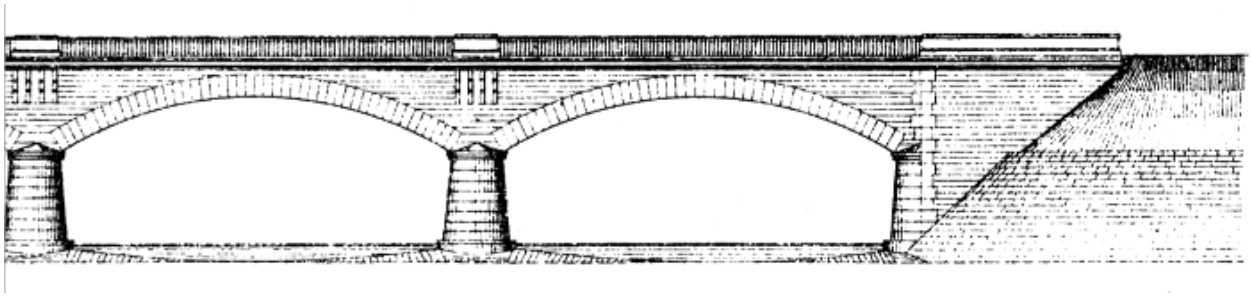
La ligne Lyon-Genève

Après quelques atermoiements sur le choix du tracé : par les monts ou par les cluses, on choisit de relier Lyon à Genève par Ambérieu-en-Bugey et Culoz, avec un embranchement entre Ambérieu et Mâcon, par Bourg-en-Bresse. Le cahier des charges prévoyait que les gouvernements français et suisse accorderaient respectivement une subvention de 15 et 2 millions de francs, à qui signerait le contrat incluant un délai maximum de réalisation de six années.
Le ministre des travaux publics concéda par décret impérial du 6 août 1853, au nom de l'Etat, le chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, à *« M. François Bartholony, président du conseil d'administration du chemin de fer d'Orléans, agissant tant en « son nom personnel » que comme mandataire et se portant fort de MM. le général Dufour, membre du grand conseil de Genève, et Charles Kohler, banquier à Genève ; M. Jayr (Hippolyte-Paul), administrateur du chemin de fer de Paris a Strasbourg, agissant tant en son nom personnel que comme mandataire de M. Williams Gladstone, de Londres, administrateur du chemin de fer d'Orléans ; M. Bénoist-d'Azy (vicomte Denis), administrateur du chemin de fer, de Lyon à la Méditerranée ; M. Blount (Edouard) et compagnie, banquier à Paris ; M. Hély-d'Oissel, (Antoine-Pierre), administrateur du chemin de fer de Lyon a la Méditerranée ; M. de Monicault, membre du conseil général du département de l'Ain, administrateur du chemin*

de fer de Paris à Lyon ; M. le duc de Galliera, administrateur du chemin de fer du Nord », selon une convention passée le 30 avril précédant.
On décida que le tracé de l'embranchement Ambérieu-Bourg-Mâcon franchirait la Rivière d'Ain à 150 mètres en aval du pont suspendu routier de Pont-d'Ain.

L'ouvrage

L'expérience des crues du début du siècle, imposa un dimensionnement de l'ouvrage en conséquence. On détermina que ce pont serait réalisé entièrement en maçonnerie de pierre locale. De longueur totale entre abouts de 174,30 m, ses six arches de 22 mètres de portée, aligneront au total 132mètres d'ouverture. Le niveau des plus hautes eaux connues, 4,40 m au-dessus de l'étiage, imposa un débouché minimum de 580m2. La double voie ferrée nécessita une largeur de 8,00 mètres minimum entre garde-corps.



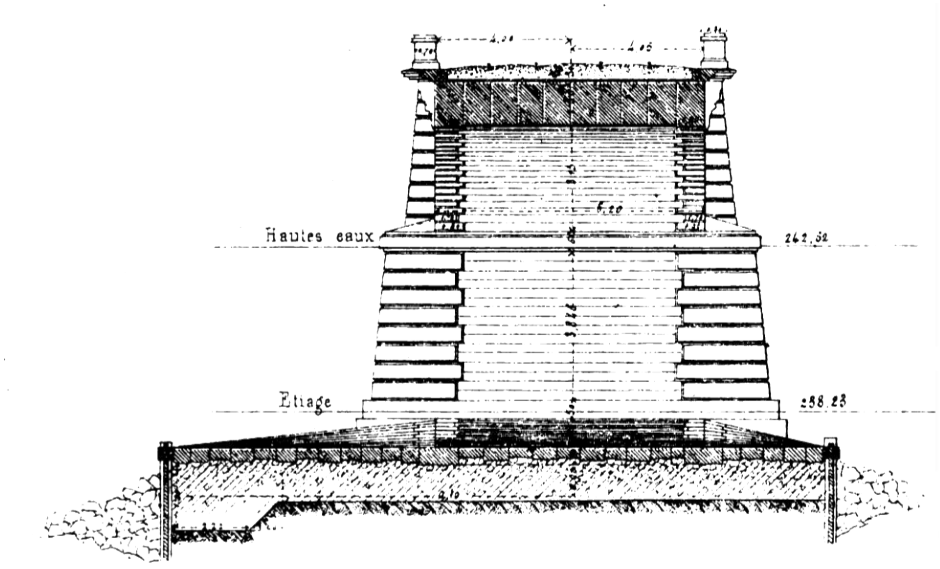
Élévation sur deux arches et une culée

L'étude du sol et des fondations furent particulièrement soignés. Les déboires du pont de Neuville-sur-Ain, pourtant fondé sur la roche, avaient démontré comment la force titanesque des courants parfois violents de cette rivière pouvaient fragiliser les bases d'un ouvrage réputé solide. Les sondages de Pont-d'Ain constatèrent que le lit était constitué d'une couche de grave, d'épaisseur variant entre 6,50 et 10 mètres, instables au courant, posées sur un banc d'argile jaune de 50 centimètres, et qu'en dessous régnait un mélange hétérogène de sables et d'argiles. Dans ces conditions difficiles où un « bon sol » n'était pas atteignable, on décida de poser les culées et les piles sur le gravier, qu'on immobiliserait par un radier général, muni d'une bêche parafouille à l'aval.
Ainsi on battit une enceinte de pieux jointifs moisés, entourant le viaduc, plantés à 8 mètres à l'aval des piles et à 3,50 mètres à l'amont. Le radier en maçonnerie de moellons smillés (surface éclatée) de 0,50 mètre de queue, fut posé sur une couche de béton de 0,90 mètre d'épaisseur dans l'axe des arches, 0,70 mètre sous les piles et 2,20 mètres sous les culées. Coté aval on augmenta l'épaisseur du béton de radier pour former une énorme bêche para-fouille de 1,90 mètre de hauteur sur 3,20 mètres de largeur. Les pieux furent protégés par une ceinture d'enrochements. Avec le recul, il s'avère que la technique était appropriée. Toutes ces précautions n'avaient pas été prises pour concevoir les fondations de la pile centrale du pont suspendu : on connaît à présent quelles ont été les conséquences funestes. Dans ce type de rivière, les crues forment et déplacent

des fosses, parfois de plus de dix mètres, dans le fond graveleux. Il est impératif de stabiliser le lit du cours d'eau pour éviter les affouillements sous les semelles de piles : le radier général est un moyen d'y parvenir.

À chacune des passes on infléchit le radier de 0,80 mètre dans l'axe de l'arche, et on lui donna une pente de 0,10 mètre par mètre en direction du sens de l'écoulement.

La mise en œuvre de la culée droite et la première arche débuta en septembre 1854. Chacune des portions de fondation nécessita la mise en place de batardeaux en béton, épuisé par des pompes à vapeur. Un barrage amont, qui protégeait le chantier sur une demie-largeur du cours ; il fut souvent submergé et endommagé par les crues.



Coupe suivant l'axe d'une arche

En janvier 1855 les pieux étaient battus au-delà de la quatrième pile. En février la digue de défense du être reconstruite en entier. Les cintres des premières arches furent posés de février à mai. Le battage des pieux des deux dernières arches était réalisé en juillet et le béton des fondations coulé en août. Puis le barrage changea de côté et on dut confectionner un chenal pour la navigation des radeaux et le flottage du bois au sud de l'emplacement de la future culée gauche. Celle-ci fut réalisée en septembre et octobre, en même temps que la cinquième pile. Le décintrage s'effectua d'octobre à janvier 1856. En février, on s'occupa de maintenir le chenal à sa place, puis les parapets furent posés en mars. La construction du viaduc se termina en mai 1856. Elle aura duré 22 mois.

La réalisation a nécessité l'emploi de :

- 18 500 m3 de fouille et dragage ;

- 8 270 m3 de béton ;
- 818 pieux de 7 mètres ;
- 656 pieux de 5 mètres ;
- 560 m3 de pierre de taille, tirés des carrières de Chenavel ;
- 1 100 m3 de moellons piqués, tirés des carrières de St Martin du Mont, Turgon, Neuville et Oussiat ;
- 1 600 m3 de moellons smilés pour radier et voûtes ;
- 400 m3 de moellons smilés pour les perrés ;
- 2 000 m3 de pierre brute ;
- 3 500 m3 d'enrochement ;
- 1 180 m3 de bois pour les cintres et le pont de service dont 95 m3 réemployés ;
- 50 m3 de bois pour le moisage des pieux ;
- 13 810 kg de fer et boulons pour les cintres et le pont de service ;
- 945 kilos de boulons pour les moises ;
- 276 m de garde-corps en fonte et acier.

Montalieu et Saint Hilaire de Brens dans l'Isère fournirent la chaux hydraulique.
Le coût des travaux, réalisés par Mr Convents, Ingénieur des Ponts & Chaussées, s'éleva à 800 000 Francs.
La ligne Bourg-Ambérieu fut mise en service en juin 1856. L'année suivante elle était intégrée à la Compagnie du chemin de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Sur la même ligne, un viaduc de même conception, avec une arche de plus, fut lancé pour franchir à nouveau l'Ain à Chazey, entre Ambérieu et Lyon.

Sources

- *Annales des ponts et chaussées 2e partie : Partie administrative*, Carilian-Gœury-Paris, 1831.
- *Défendre la Bresse et le Bugey*, Alain Kersuzan, PUL, 2005.
- *Des ponts en fil de fer*, Marc Séguin, Bachelier Paris, 1855.
- *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790 : Ain. Série C*, Joseph Brossard, Imprimerie Authier et Barbier, 1884.
- *Noms de lieux de l'Ain*, Anne-Marie Vurpas, Claude Michel, Bonneton, 1999.
- *Matériaux pour servir à l'histoire de Marguerite d'Autriche* – Vol 1, Emmanuel de Quinsonnas, 1809.
- *Rapports et délibérations – Ain*, Conseil général, 1848-1889.
- *Topographie historique du département de l'Ain*, M.C. Guigue, 1873.
- *Histoire des routes de France*, Georges Reverdy, Presses de l'ENPC, 1997.
- *Le désenclavement des Pays de l'Ain*, Louis Trénard, Cahiers d'histoire, 1989.
- *Le financement des grands travaux du second Empire*, Louis-P Girard, Revue économique, 1951, Volume 2, N°3, 1951.
- *Utilité et tracé d'un chemin de fer de Lyon à Genève, Grenoble et Chambéry : rapport présenté au Conseil municipal de la ville de Lyon,* François-Guillaume Barrillon, Imprimerie de Marle Aîné, Lyon, 1845.

- *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État,* J. B. Duvergier – Bibliothèque Nationale.
- *Atlas historique et statistique des chemins de fer français,* Adolphe Laurent Joanne, Librairie Louis Hachette et Cie, Paris, 1859.
- *Nouvelles annales de la construction,* Tome 7 – Année 1861, Dunod Éditeur, Paris.
- Archives Départementales de l'Ain, cotes 4L89, 10L113, 2S316, 2S358, 2S359, 2S360, 2S361, 3S245

Usage : Creative Commons License